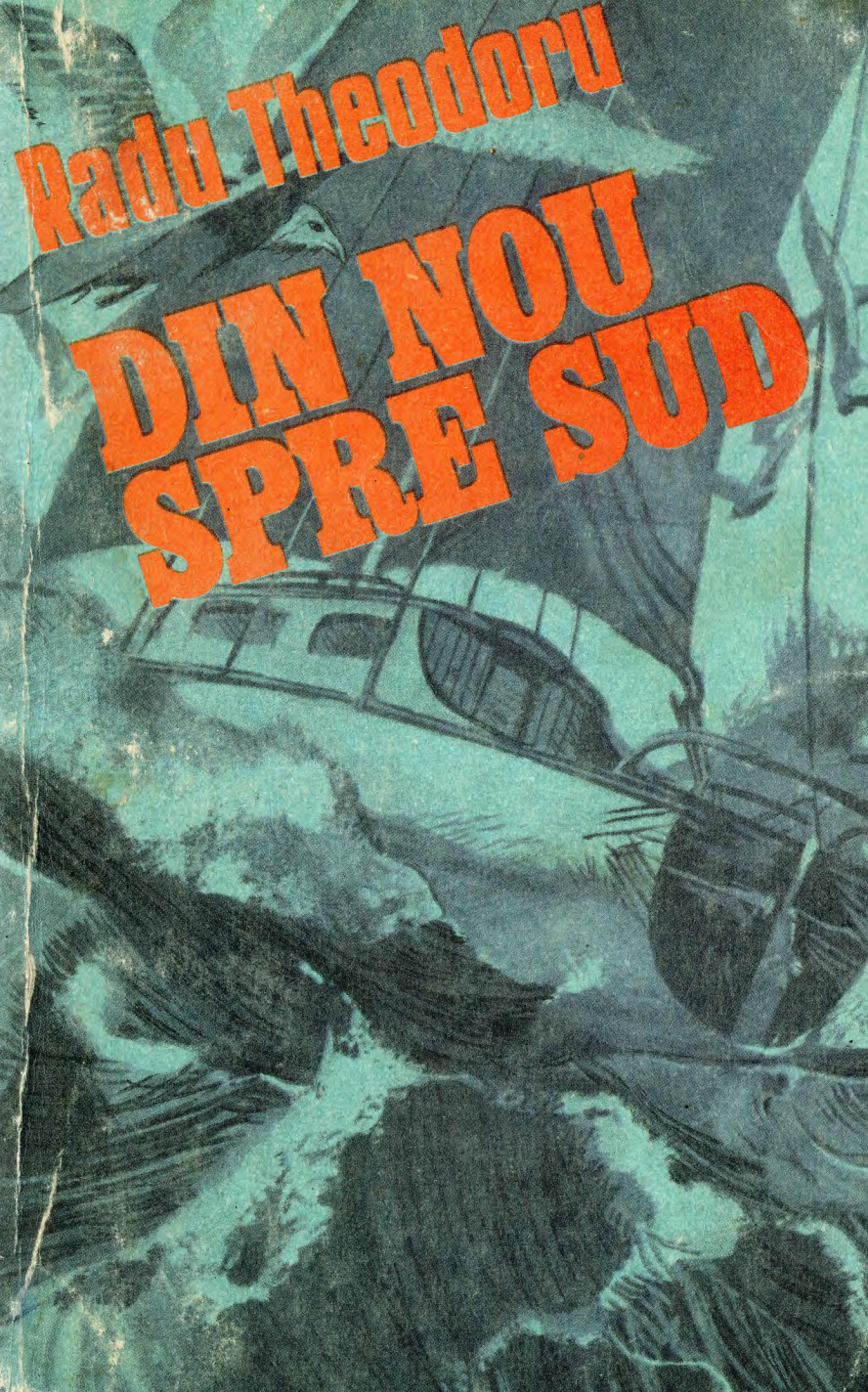
Radu Theodoru

DIN NOU SPRE SUD



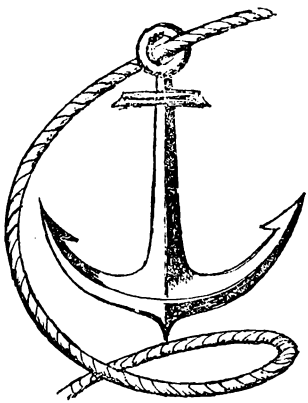
RADU THEODORU

DIN NOU SPRE SUD

PARTEA ÎNTÎI

Din nòu spre Sud

PRECUVÎNTARE



Sînt tentat să încep şi această carte de călătorie pe mări, notînd în cea dintîi frază data, „marţi 30 septembrie 1980", aşa cum din obişnuinţă sau dintr-o cunoaştere mai profundă a lucrurilor, o făceau confraţii noştri de la începutul veacului. Poate ştiindu-se în acord mai intim cu universul. Poate crezînd în influenţa fastă sau nefastă a mişcării planetelor, nu totdeauna după legile lui Kepler şi necitind la vremea lor definiţiile pejorative date astrologiei de către astronomii moderni în dicţionarele de specialitate. Departe de mine gîndul să proliferez texte criptice, ori măcar texte vechi ale tradiţiilor chaldeene sau babiloniene în materie. Aceia aveau deasupra lor un cer limpede, plin de poezia matematicilor, servituţile lor intelectuale erau lejere şi considerau timpul dintr-un punct de vedere avantajos, folosindu-l cu chibzuinţă şi înţelepciune, fără să-i cunoască paradoxul potrivit căruia, el, timpul, se scurge mai încet într-un sistem de referinţă mobil, decît într-un sistem fix, de unde longevitatea, măcar teoretică, a astronauţilor. Fără să fie astronauţi, străbătînd pustiul legănaţi de cămile, erau longevivi, nimeni nu poate garanta că nu cunoşteau prin

tradiție isprăvile unor astronauți mai vechi supraviețuind în legende, că nu meditau asupra tulburătoarei întrebări referitoare la caracterul finit sau infinit al spațiu-timpului și că nu-și acordau existența dacă nu cu megacosmosul, măcar cu respirația Terrei și cu strălucirea aștrilor. Aș fi naiv să cred că ziua de marți 30 septembrie cînd am simțit nevoia imperioasă să încep această carte, are vreo legătură ezoterică, astrologică, spirituală cu ziua de marți 1 iulie cînd trebuia ca *„Hai-Hui 2"* să ridice velele în noua lui călătorie spre sud și nu le-a ridicat ; ori cu alte zile de marți ale vieții mele de navigator cu vele, zile socotite cu ghinion de tradiția marinărească plină de superstiții nu mai puțin fantastice decît cele conținute în horoscoape. Cu atît mai naiv cu cît urmărisem în ultimii doi ani atît știrile pur științifice care veneau din lumea megacosmosului — este adevărat foarte zgîrcite, cît și pe cele mai abundente venite din cosmos. Am convingerea secretă că adevărul interdependenței și condiționării reciproce extrapolat din social fenomenelor cosmice, în care socialul să fie inclus la scară mondială, ar conduce la o reintegrare armonioasă în natura primordială, de fapt izvorul de viață al speciei și axul ei de referință. Natură pe care cu o stupizenie orgolioasă o folosim numai ca pe un nesecat zăcămînt de materii prime, ignorînd în goana după confort că, epuizînd într-un veac ceea ce materia a creat în milioane de ani, specia se condamnă la sinucidere.

Dar cum nu sînt specialist în prognoze futurologice, cum profesia de profet îmi stîrnește suspiciuni fundamentate pe o analiză îndelungată a structurilor ei și a destinelor profeților mai gălăgioși sau mai taciturni ; dar întotdeauna puși să amelioreze starea naturală a umanității prin legiuiri care folosesc mai adesea ascuțișul sabiei, decît elocința și mai mult rugul decît convingerea, revin la această zi de marți întrutotul rupestră, cînd îmi încep cartea.

Constat cu amărăciune că păcătuiesc deliberat împotriva propriilor mele convingeri, lucru care mă umple de o tristețe ipocrită. Iată că profesez, în spirit, integrarea armonioasă în natură, încercînd s-o aplic cotidian prin viticultură și pomicultură, iar în sezonul estival, prin *„Hai-Hui 2"* suplul, temerarul, bravul *„Hai-Hui 2"* că fac

destulă zarvă pe seama libertăților primordiale, clamînd în numele originalității specifice și în același timp, profitînd de puterea absolută pe care o am în ogradă, am tăiat aripile lui Baiazid, cocoșelul turcesc poligam, haiduc de poiată, vajnic cuceritor de galinacee dolofane de prin vecini, sortindu-i o existență cvasiumană lîngă două consoarte din neamul lui, lucru care l-a scîrbit profund și i-a alterat caracterul. Din țanțoș și războinic, Baiazid a devenit introspectiv, grav, puțintel mizantrop și cinic. Unde sînt rodomontadele lui cutcurigite de pe gardurile și solarele altora, care-mi aminteau cu nostalgie de Ronsard și al său teribil Cyrano ? Unde este zborul lui intempestiv de seară, cînd se întorcea din escapade plin de mîndria victoriilor, adeseori cu platoșa verde-oțelie pătată de sîngele lui și al adversarilor uriași din rasa cocoșilor pămînteni, ori din rase de import, pe care-i ataca în propriul lor domeniu, zdrobindu-le orgoliul și suficiența, ori măcar silindu-i să-și pună semne de întrebare. Asupra fidelității consoartelor. Asupra demonetizării autorității. Posomorît, căzut în sine, ucis în ceea ce-l personaliza, Baiazid și-a ordonat viața transformînd-o pe Negruța în soție legală, cloșcă plicticoasă și cicălitoare, cu funcții materne precise, încercînd să-și compenseze viața de Casanova prin ridicarea Neghiniței la rang de favorită. A urmărit sceptic creșterea celor nouă pui, disprețuindu-i tolerant, chiar atunci cînd dintre ei s-au ridicat trei cocoșei roșii, plini de trufia inconștienței, stăpîni în devălmășie pe cele șase puici fîșnețe și răsfățate. Două familii cu teritorii strict parcelate, cu tabieturi reglate de milenii și anotimpuri. Desigur va trebui să tai aripile cocoșeilor care trec gardurile în zbor, neînțelegînd sensul delimitărilor făcute de om naturii înconjurătoare și mă mîhnesc aprioric pentru că îi voi îmbătrîni și umaniza înainte de vreme. Satul miroase a țuică nouă. Căruțele coboară din deal pline de porumb. Pline de struguri. Miroase a strugure copt. A ananas și zaibăr. A terasă și a nová. Moți din Apuseni dogăresc butoaiele. Bătutul cu ciocanul are un anume ritm. o cadență exactă, care acum exprimă măiestria și tradiția. Odinioară, în vechimile de la Deceneu înainte cine poate ști ce exprima ritmul acesta ? Poate un imn bahic ? Cerul miroase a miez de nucă și a fagure. Mîine o să miroasă a must.

„*Hai-Hui 2*" se leagănă la geamandura ei din portul Tomis, aşteptîndu-mă s-o scot la iernat, pe cavalet, ai mei sînt la şcoală şi melancoliile toamnei mîngîie perfid lunca încă nebătută de brume. Longin, coechipierul meu, prospectează fosele nasale şi cornetele acustice ale pacienţilor lui caransebeşeni. O.R.L.-ist redutabil, facă Domnul să nu confunde bisturiul cu echea şi nici dulcele legănat al mării cu monotonia cotidianului. Întors din marea visată o viaţă îţi trebuiesc nervi tari să revii la condiţia profesiei. Chiar dacă, cîndva, ai socotit-o vocaţie. Aşadar, în 1978 „*Hai-Hui 2*" a făcut o croazieră spre Sud, atingînd Yalova pe coasta Asiei Minor. La sfîrşitul călătoriei echipajul s-a întors la treburile zilnice, prilejuindu-i skipperului o foarte aspră judecată interioară la care au participat tipi insoliţi, uneori insolenţi, de nimeni poftiţi să se amestece în afacerile interne, de conştiinţă. Am scris în *Cu „Hai-Hui 2" spre Sud* despre aceşti tipi veniţi unii din memoria spirituală şi biologică ; alţii din convenţia socială şi din lecturi. Mă împac oarecum cu tipul d'Artagnan-Matamores care-şi vîntură fanfaronada în situaţiile cele mai solemn convenţionale, înţelegîndu-i apetitul pentru butadă şi savoarea cu care calcă plictisul relaţiilor umane schematizate pînă la sufocare. Mă amuză cînd flagelează gravitatea cu care îndeobşte se spun cele mai banale dintre banalităţi, aura penibil ştiinţifică în care sînt învelite insuccesele, sau incompetenţa, sau pur şi simplu minciuna. Mă irită tipul pedant, raţional, rece şi calculat, cu o voinţă inflexibilă, autoritar şi dictatorial, de pură factură militară care, în momente cheie ale existenţei mele, ori în momente limită, pune stăpînire pe situaţie şi rezolvă totul fără nici un fel de menajamente pentru sine, ori pentru alţii. Dar tipul cel mai imperfect posibil, care mi-a pricinuit neplăceri grave, tipul devenit un fel de balast al existenţei, este samariteanul. Un fals samaritean. Acela care nu denunţă nulitatea, ori carierismul pervers, ori parvenitismul feroce, ori laşitatea mizeră, ori abdicarea de la demnitate, ori crima morală, dintr-un fel de falsă pudoare, dintr-o înţelegere greşită a timpului, dintr-o perspectivă falsă a umanismului şi împotriva tuturor datelor exacte ale experienţei sociale care m-a lăsat de multe ori falit, făcîndu-mă să avansez unor excroci de diferite nuanţe şi specii,

cecuri de prietenie semnate în alb, şi să cad victimă lacrimilor şi tînguirilor mincinoase ale unor falşi specialişti în lucrări domestice, cărora le-am avansat dinari buni agonisiţi cu trudă, rămaşi fără acoperire în produsul de specialitate solicitat.

Aceste pagini se leagă nemijlocit de finalul cărţii *Cu „Hai-Hui 2" spre Sud* şi dacă acolo a fost vorba mai mult de istoria dramatică a realizării unui vis, în care rolul principal l-a avut tipul de factură militară ; în cele ce urmează va fi vorba probabil de oamenii care visează să navigheze, pentru că, aşa cum o spun toţi navigatorii, în reuşita unei croaziere cu vele, nu atît calităţile iahtului contează, cît calităţile echipajului. În această chestiune a avut cîştig de cauză falsul samaritean, tipul lacrimogen şi sentimental, care, într-o pauză de vigilenţă a opozantului său a trecut cu vederea analizele meticuloase ale celuilalt, cedînd unor argumente lirice în pofida realităţilor, cedare care putea avea urmări fatale atît pentru *„Hai-Hui 2"*, cît şi pentru echipajul lui. Numai întîmplarea dublată de şansă, numai aşezarea aştrilor în semnele zodiacului, au făcut ca tipul militar să supravieţuiască şi, condamnînd la moarte falsul samaritean, să revină, după o experienţă dramatică, la condiţia lui terestră din perspectiva căreia să judece şi să hotărască pentru viitor. Să reluăm acel final de carte, uşor încifrat şi, acum, după trecerea timpului să-l dezlegăm pentru a descifra parţial sensurile celor ce urmează.

...Apoi băieţii se împrăştie să anunţe vestea celor dragi.

Apoi rămîn singur la bord, Dumnezeule, sînt atîtea de făcut la bord începînd cu vesela, şi în noaptea care se lasă peste Constanţa, cînd „Hai-Hui 2" se leagănă uşor, legată la geamandură, cînd catargul îşi execută mişcarea lui de metronom indicîndu-mi constelaţiile, cînd se aud valurile izbindu-se de dig şi pescăruşii clamînd, cînd luminile de la uscat se răsfrîng pe luciu şi cînd de pe cuşetă aud clipocitul molcom al apei, deci cînd rămîn singur cu „Hai-Hui 2" şi cu noaptea, marea şi constelaţiile, îmi pot rula pentru mine întregul film al croazierei, pot medita în linişte la obiceiurile oamenilor, pot mulţumi în gînd tuturor celor care mi-au fost alături şi, eliberat dintr-odată

de responsabilitatea propriului meu vis, pot să-mi şoptesc, cu toate că numai eu ştiu ce note mici am avut la latină : „Sum superbiam quasitam meritis" !

Dacă dascălul meu de latină mă lăsa corijent, poate îl frecventam mai asiduu pe Juvenal şi nu numai pe el. Lectura clasicilor în original structurează conştiinţele şi elimină echivocul care face ravagii.

„Apoi băieţii se împrăştie să anunţe vestea celor dragi"... Pe un iaht care se întoarce de la drum această împrăştiere este de fapt o dezertare. Un echipaj care se formează liber consimţit este la bord de la prima raşchetă care pregăteşte coca pentru drumul pe mare, pînă la ultima şcotă strînsă după ce nava a fost dezarmată la sosire. Din falsă pudoare n-am notat atunci că unul din membrii de echipaj a plecat de la bord fără să zică bună ziua nimănui ; că acel bună ziua n-a mai venit niciodată contrastînd flagrant cu densitatea lui telefonică sau orală dinaintea croazierei şi că, mihnirea a fost nu pentru pierderea unui echipier posibil în viitor, ci pentru pierderea unei iluzii despre om. Al doilea echipier, ca şi la montarea croazierei, trebuia să plece la Bucureşti, să se întoarcă pe patru roţi, să încarce bagajele şi skipperul care pînă atunci pusese totul la punct cu al patrulea echipier şi să depună bagajele, velele şi echipamentul, plus skipperul, la Grădiştea pe Argeş. Secundul primise telefonul acestui echipier, cei mici aşteptau întoarcerea rătăcitorului şi bravul băiat care avusese o şansă din un milion să navigheze cu vele şi-a depus skipperul plus sacii de vele, nu la Grădiştea cum datoria i-o impunea, ci pe peronul gării Constanţa la un tren de seară, pretextînd inabil o treabă pe litoral fără posibilitate de amînare. Rămas în aglomeraţia fremătătoare a peronului, skipperul a resimţit un fel de gol cosmic. Un sentiment mizer şi pauper a pus stăpînire pe el, îndemnîndu-l să cugete adînc la ceea ce cîndva se numea onoare şi bărbăţie. Ajuns noaptea în Bucureşti şi spre zori la Grădiştea, skipperul şi-a găsit secundul adormit în fotoliu, casa iluminată festiv şi toate cele ale bunului venit aşternute pe masă. Al patrulea echipier a rămas ceea ce a fost întotdeauna, un prieten şi în amintirea croazierei cu *„Hai-Hui 2"*, întors la treburile lui chirur-

gicale, a pictat un peisaj cu caice și minarete, plin de poezie și atmosferă, care se află așezat alături de alte lucruri dragi și familiare skipperului.

Aceasta este materia propoziției *„pot medita în liniște la obiceiurile oamenilor"*. Semnificația ei se va rotunji în timp și va infirma printr-o nouă dezertare a aceluiași personaj, de data asta în condiții limită, spiritul conciliant și samaritean, ca și concepția după care s-au alcătuit parțial echipajele la *„Hai-Hui 2"* confirmînd în același timp teoria constantelor psihologice.

Deschis drumul iahtingului de croazieră, experiența trebuia fructificată. Limita spațiului marin de navigat, lărgită. Tradiția consolidată. Știam în 1979 că la Constanța și București sînt cîteva iahturi de croazieră spre faza finală a construcției. Ca urmare a invitației făcută de *„Yacht Club Varna"* clubului sportiv „Electrica" Constanța de a participa la regata Mării Negre *„Gheorghi Dimitroff"*, cum clubul nu avea alt iaht disponibil, m-am angajat să particip cu *„Hai-Hui 2"*. Între timp pregăteam asiduu planul ambițios numit pe fișe *„Circumterra"*. Apăruse *Noi, Mircea și Atlanticul* și din scrisorile primite de la cititori îmi reținuse atenția aceea semnată de doctorul Longin Arghiriu din Caransebeș care-mi scria că el însuși a fost ambarcat pe un pescador vreme de un an și că, citind cartea, nu i-a venit să smulgă pipa autorului nici a-toate-știutor, nici pozînd în bătrîn lup de mare și nici să i-o arunce peste bord, ca și alte complimente de același gen. În plus, bravul și necunoscutul doctor zicea că pasiunea vieții lui este navigația cu vele, că are în acest sens o documentație suculentă și că ar dori să participe la un proiect nautic. Doctorul s-a înființat mai tîrziu la Grădiștea, mi-a trimis apoi un colet poștal consistent, conținînd reviste de iahting, cărți de construcții de iahturi, o bibliografie care, adăugîndu-se celei pe care o aveam, a devenit impresionantă și în vara lui 1980 s-a verificat pe sine ca posibil echipier al navigației circumterestre în împrejurări nu de puține ori dramatice, rămînînd alături de skipper după eșuajul de la Cap Karakova, spre ieșirea în Egeea a strîmtorii Dardanele. Electrizat de același plan, inginerul se va vedea de ce anonim și scris cu literă mică precum substantivele comune, a furnizat acel suculent *„Ocean Pasages*

For the World" și s-a pus cu succes în slujba ideii, folosindu-și eficient inteligența, specialitatea tehnică, inventivitatea și priceperea. De cînd mă părăsise pe peronul gării Constanța după ce „*Hai-Hui 2*" îi oferise croaziera mirifică în arhipelagul Prinkipo și întîlnirea cu Istanbulul, ochiul îmi era atent la nuanță și instabilitate, la dezacordurile între ideal și traducerea lui în viață, la manevrele diplomatice și electorale devenite din obsesie, habitudine și din mijloc, dată caracterologică.

Plin de zel, posesor a cinci volume care conțineau sinteza unei vaste lecturi de specialitate și a brumei de experiență dobîndită în construcția de iahturi și în navigația cu vele, volume structurate de la tactica și strategia marșului circumterestru pornind de la considerațiile geo-climatice la cele politice, pînă la dimensiunea și compoziția cablurilor de oțel ale greementului, la aprovizionare și autofinanțare, skipperul și-a reluat calvarul audiențelor, al întrevederilor, al solicitărilor, scrisorilor și demersurilor la mai toate forurile Statului, care ar fi putut decide și subvenționa proiectul. A găsit o imensă audiență, o generală bunăvoință și nici o soluție. Argumentam acolo că polonezii au luat startul cu „*Otago*" și „*Copernicus*" la unul din evenimentele sportive ale secolului, regata circumterestră din 1973, că bulgarii au un navigator solitar circumterestru, Gheorghi Gheorghiev, că din nou polonezii o au pe solitara circumterestră Krystyna Chojaewska-Lislie, că cehoslovacii își au circumterestrul lor. Se pare că bravii cicliști sexagenari care bat șoselele lumii mulțumesc oficialitatea noastră sportivă și că, un velier mic de construcție românească plecat în jurul planetei solicită atîta bătaie de cap, încît „*aceste activități se vor organiza în țară*", cum îmi răspunde oficial, cu număr de înregistrare și parafă, o autoritate. Caragealescul nu mă consolează și-l abordez pe confratele meu Adrian Păunescu. Entuziasmul începutului s-a calmat pe parcurs. Ah, timpul care macină totul, ideal și vise ! Pînă și cel mai bine pus la punct plan economic de venituri și cheltuieli care să susțină material „*Circumterra*". Pînă și promisiunile cele mai patetice. Peste tot în lume un asemenea plan finanțat prin emiterea de cărți poștale ilustrate, note de drum în exclusivitate, film și conferințe, se realizează fără prea multă bătaie

de cap, deschizînd mari şi splendide ferestre spre lume şi vis.

Desigur, notez pentru uzul profesiei inerţia şi conformismul, spaima de nou şi rutina, falsa gravitate care acoperă nulitatea unuia sau altuia dintre cei interpelaţi, puşi în fotoliile lor nu să macine hîrtii, puşi să gîndească, dar mai ales să hotărască. Mă stupefiază imposibilitatea de a lua o decizie. Printr-a şaptea am considerat că liceul meu *„Constantin Diaconovici Loga"* din Timişoara, trebuie să aibă o echipă hipică. Cum n-aveam cu ce să închiriez cai de la clubul hipic destinat celor cu bani, m-am prezentat generalului comandant al garnizoanei, expunîndu-i planul. Generalul (era înalt, cu sprîncene stufoase, purta uniforma cu eleganţă) m-a cîntărit din priviri, a zis da şi a repartizat „călăreţilor" de la *„C.D. Loga"* unul din cei mai buni instructori de echitaţie ai artileriei, cu paisprezece cai pe alese. Am expus planul în trei minute, generalul a hotărît în treizeci de secunde, s-a scutit timpul, iniţiativa a prins viaţă şi colegii mei s-au bucurat intens de practicarea acestui sport nobil. Pe urmă a venit războiul ; dar asta este o cu totul altă poveste. După cum, cu totul altă poveste este *„Circumterra"*. Poveste în care caii se exclud, ca şi elevii de liceu dealtfel. În care înalţi demnitari au arătat o înţelegere caldă şi spontană, căutînd ei înşişi o soluţie, deschizătoare de perspectivă şi eventual să încetăţenească la români o activitate de mult curentă şi pasionantă pe toate latitudinile şi meridianele lumii : sportul cu vele de mare croazieră. Am găsit la aceşti înalţi demnitari bunăvoinţa de care vorbeam mai sus ; dar nici ei, nici eu n-am găsit cadrul juridic şi de stat în care am fi putut acţiona, secţia de iahting a CNEFS-ului autoexpulzîndu-se din problemă cu o înverşunare care frizează ridicolul şi cu o lipsă de răspundere care o va stigmatiza peste timp, după cum se va vedea mai jos.

Deci, pe la începutul anului 1980 skipperul lui *„Hai-Hui 2"* epuizase o bună parte din energia şi rezistenţa sa la înaintare în birocraţie, clacînd într-o încercare disperată de a construi iahtul circumterestru prin mijloace proprii, solicitate ministerului de finanţe sub forma unui

împrumut rambursabil din drepturile lui de autor. Această situație cu nimic tonică și reconfortantă era invers proporțională cu stadiul pregătirilor efective. În una din vacanțele la mare, căpitanul-locotenent Ion Buta din Marina Militară îi prezentase skipperului un alt căpitan-locotenent, inginer proiectant, pasionat al navelor mici cu vele avînd o lectură de specialitate bogată, plin de entuziasm pentru idee, care se înfățișase la această întîlnire cu o schiță de proiect. Căpitanul-locotenent inginer Teodor Asimit a rămas de atunci fidel proiectului și în apartamentul lui ospitalier din Constanța s-au finalizat multe din datele tehnice care formau osatura construcției. Doctorul Longin Arghiriu făcuse cîteva drumuri la Grădiștea, aducînd o bibliografie de primă mînă în ceea ce privește partea pur tehnică a construcției, cît și ansamblul problemelor care privesc realizarea marșului circumterestru legate de climatologie, meteorologie, navigație, supraviețuire. Material eterogen, împrăștiat în reviste și cărți, pe care skipperul l-a selectat, triat, fișat și apoi întrunit într-un volum suculent numit *„Cartea skipperului"*, după cum cel pur tehnic constructiv s-a însumat într-un tom numit *„Construcția iahtului Hai-Hui 3"*. Muncă pasionantă, dificilă, cu alură cîteodată detectivă, bibliografia de iahting este pauperă la noi, muncă prețioasă mai ales sub aspectul ei uman. Fără să întrevadă o geană de orizont limpede, nici un fel de răsplată materială, o seamă de oameni animați de acest vis, sacrifică timpul lor studiului și acumulărilor de date. Se creează un flux epistolar de la Grădiștea și spre Grădiștea. Acest flux epistolar sistematizează, triază, acceptă, refuză ; dar mai ales este operă de cunoaștere a oamenilor. Aceștia rămîn sau se autoelimină prin pasiune sau lipsă de pasiune, prin perseverență sau opusul ei ; prin competență sau incompetență. Se conturează psihologii. Se schițează caractere. Se definesc concepții. Se implică responsabilități. Și, desigur, apar minusurile din activitatea skipperului, cînd militarul cedează teren liricului leșinat, gata să creadă orice fanfaron pe cuvînt, cînd raționalul acceptă imixtiunea sentimenta-

lului, cînd evidența este mascată de spiritul cristianic și cînd scopul este deturnat prin acceptarea laudei de sine. Iată cum lucrurile se întorc mereu la discuția despre caracter, în final despre om, dar cum nu este vorba nici de eseistică, nici de moralistică, nici de sociologie, în februarie 1979 skipperul adoptă o tactică și o metodologie care i se par eficiente. Tactica și metodologia se aplică cîtorva grupuri de probleme care vizează atît *„Circumterra"*, cît și programul *„Hai-Hui 2"*. Conform principiilor de bază pe care și le-a fixat, skipperul dorește ca *„Circumterra"* să fie o operă comună a echipajului, proiectantului și constructorului, ca și a opiniei publice. În baza unei depline egalități, fiecare membru din echipaj trebuie să-și aducă aportul la construcția iahtului, de la proiectare, pînă la lansarea la apă. Toate ideile se însumează, se triază, se discută cu proiectantul, se stabilesc și cele stabilite devin literă de lege. Formarea echipajului revine în sarcina skipperului căruia i se impun comandamente nu rigide, dar de o fermitate de nezdruncinat. Skipperul a călcat principiul pe care și l-a impus. Călcarea deliberată a principiului a dus la drama de la Cap Karakova (anticipînd în timp și în epic). Pregătirea tactică, strategică, materială, administrativă, profesională cade în sarcina fiecărui membru de echipaj și în coordonarea skipperului. Se găsise navigatorul, inginerul, șeful cu manevra velelor, bucătarul, radio-telegrafistul, operatorul, doctorul, erau membri de echipaj care își asumaseră două sau trei responsabilități atît pe timpul pregătirii, cît și în marș. Rolurile de echipaj se împărțiseră conform formației profesionale, hoby-urilor, pregătirii extraprofesionale. Apelasem la vechi și încercați navigatori cu vele, la marinari cu experiență de-o viață pe mările și oceanele lumii spre a-i avea consilieri. Aceștia acceptară. De unii mă lega o experiență marină, dar mai ales spirituală comună, de alții fascinația proiectului. Căpitanul de rangul I Alexandru Hîrjan, cel cunoscut din *Noi, Mircea și Atlanticul* și din *Cu „Hai-Hui 2" spre Sud*. Maestrul sportului Nicolae Calcan, viguros și entuziast se oferă nu numai în calitate de consilier și antrenor, dar și în aceea de coechipier. Căpitanul de cursă lungă Gheorghe

Iurașcu, inspector în Ministerul transporturilor cu care îmi dau examenele de capacitate... maritimă, lărgește sfera documentației prin cărțile de specialitate al căror autor este.

Desigur primesc zeci de scrisori de adeziune, mai ales după apariția cărții *Cu „Hai-Hui 2" spre Sud* și a interviului pe tema circumnavigației apărut în *„Flacăra"*. Unele fanteziste. Unele cu date antropomorfice exacte : circumferința craniului, valoarea dinamometrică a bicepșilor, culoarea părului și a ochilor. Altele exprimînd cald ori naiv, ori rațional dorința fierbinte de a naviga cu vele. Răspund tuturor celor care-mi scriu sau telefonează. Sînt muncitori și studenți, ingineri și arheologi, psihologi și medici, elevi și biologi. Interesații se autotriază. Rețin doi orădeni de o seriozitate și constanță exemplară, un jurist și un medic care-mi propuseseră într-o scrisoare al treilea membru al echipei lor de alpinism, o fată. Și-au construit o barcă cu pînze, au navigat în Deltă, îmi trimit fotografiile și în vară vin la Grădiștea. Sînt sportivi de performanță (mai avusesem unul, tot alpinist ca și ei) îmi spun ce știu să facă, ce pot învăța, ce aparatură tehnică au sau pot confecționa. Amîndoi sînt foarte tineri și-i înscriu pe lista programului *„Hai-Hui 2"*, pentru că m-a cucerit dorința lor aproape disperată de a naviga cu vele, seriozitatea cu care și-au asumat rolurile de echipaj. În momentul cînd scriu aceste rînduri, unul îmi comunică faptul că frecventează cursurile unui cerc de radio-amatori, un alt curs de engleză, pe altul de bucătărie ; iar celălalt un curs de cine-amatori, lucrînd în același timp la o mini-uzină de bord : generator-compresor. Olga va trebui să stea acasă, o barcă cu pînze fiind în sine un obiect prea strîmt pentru o femeie, și psiholog pe deasupra, cu toate că la Istanbul am întîlnit un echipaj polonez care avea în componență două femei, dintre care una chiar *„pania capitan"*.

Paradoxul, întîmplarea, cărțile mele născute din mare și cer, Fortuna și astrele aranjaseră lucrurile rămase în impas. Proiectele *„Hai-Hui 2"* se substanțializaseră.

Circumterra se delimitase de vis, indiferent că în momentul euforic al descoperirii unui echipaj posibil primesc

o scrisoare de la Oradea, semnată de tatăl unuia dintre entuziaştii mei coechipieri, care retrăgea angajamentul tinerilor, retezîndu-le aripile după acelaşi principiu al autorităţii aplicat de mine cocoşeilor turceşti, începînd cu vajnicul Baiazid.

Poate îmbătrînindu-i înainte de vreme. Poate hărăzindu-le suferinţa unei neîmpliniri. Lăsîndu-mi două locuri descoperite pe listele mele de echipaj. L-am înţeles pe tată, dincolo de convenienţă şi i-am iertat pe tineri pentru uşurinţa cu care au renunţat la ei înşişi.

De cîte ori nu voi trece prin experienţa dureroasă a gustului amar, cînd dincolo de artificiile colorate ale vorbelor, dincolo de exploziile sonore şi adeziunile pline de fulmicoton, voi găsi, singur în faţa deciziei, insul sărman strivit de propria lui condiţie ; insul despuiat de penajul multicolor al travestiului în care trece de la un vis ratat la alt vis ratat, îmbătrînind în vorbe şi-n iaurtul cotidian.

Mă contrariază şi îngrijorează uşurinţa cu care se asumă responsabilităţi într-un cadru liber consimţit, dar mai ales iresponsabilitatea cu care se degajează de responsabilitatea asumată liber şi nesilit de nimeni.

De fapt se reiau la valori superioare metode, analize sociale, prospecţiuni pe unele dimensiuni ale viitorului, folosite în cea dintîi călătorie pe mare întreprinsă de români după cel de al doilea război mondial cu o barcă mică cu vele, călătoria iahtului *„Hai-Hui 2“*. Pînă la urmă, exasperaţi de insistenţele skipperului, prieteni şi neprieteni, oficiali şi neoficiali întreabă : — Ce vrei, domnule, în definitiv ? Iaht ţi-ai construit !... Pe mări ai umblat şi după figura cubică pe care ţi-ai aranjat-o, ai să mai umbli ! — Haideţi să ajungem timpul din urmă, răspunde skipperul. Ieşiţi, stimaţi tovarăşi, din rutina plină de confort a obişnuitului. Haideţi să construim în portul Tomis, numit fără nici un merit „de turism“, un club de iahting de croazieră. Avem iahturi cărora le cresc venerabile bărbi de alge de ghiol şi apă dulce. Avem meşteri minunaţi care fac lemnul ori metalul să cînte. Avem o mare pustie de pînze, splendidele pînze ale bărcilor care duc spre larg cutezanţa şi visul, bărbăţia şi orgo-

liul de a învinge, știința complexă a navigației și pe aceea la fel de complexă a marinăritului în întreaga accepțiune a termenului. Este stimabil fotbalul, cu tot cortegiul lui de trompete și bufonade ; dar de ce ar fi mai puțin stimabilă regata marină în care se călesc caracterele la cea mai aspră dintre școli, școala mării ? De ce, dintre toți riveranii Mării Negre, numai noi să nu brăzdăm valurile la bordul micilor ambarcații care formează și selectează, care compensează deficitul creat de marile aglomerații spiritului și trupului ? De ce numai noi să nu intrăm în relații cu lumea și pe acest canal aducător de beneficii materiale ? De ce numai noi să ignorăm cu atîta suficiență una din posibilitățile existențiale ale lumii contemporane ? Un *Iaht Club Român* la Tomis, care să acorde asistență iahturilor venite din întreaga lume, astăzi căutînd Varna și Odesa pentru confortul și facilitățile lor. Un *Iaht Club Român* care să creeze cadrul organizatoric al croazierelor marine, să le asigure moral și material, să stabilească legături internaționale cu alte iaht cluburi, să deschidă turismului nautic Dunărea și Delta, să stimuleze construcția bărcilor de turism pe ape de șes, Dunăre și Mare, să edifice acele tabere nautice pline de farmec fie la țărmul marilor lacuri de acumulare, unde bărcile cu pînze nu strică și nu poluează măreția naturii, fie pe țărmurile Dunării, în Deltă și la Mare umplînd astfel un gol resimțit acut astăzi la noi.

Eram pus la patru nasturi, scosesem din servieta neagră „Diplomat" celc cinci volume ale planului *„Circumterra"*, plus planul cu structurile *Iaht Clubului Român* cu diviziile „Dunărea" și „Marea Neagră", plus lista iahturilor existente astăzi, plus lista celor care vor fi gata mîine, plus listele membrilor cotizanți, plus planul de venituri și cheltuieli, mă gîndeam perorînd în fața comisiei grave ca însăși destinul că, în sfîrșit, iată faptele și viața au scos onorata comisie din letargie, că totul va depinde nu de adevărul adevărat, ci de posibilitatea noastră, a celor prezenți de a-i cuceri atenția și bunăvoința, de a o determina să adopte o rezoluție colectivă pe care s-o

transmită subcomisiei de resort ; să ne facem primiți și la această subcomisie de resort care, după informațiile noastre se ocupă de clasarea în biblioraturi a hîrțoagelor comisiei principale, care de fapt este nu una de decizie, ci una de pretriere, de preselecție și că adevărata comisie...

Ce contează pentru adevărata comisie anii în care ne irosim, în care visele sîngerează și mor cîtă vreme preselecția. pretrierea își face datoria și ne ascultă cu sîrguință și principialitate neabătută. Să căscăm, tovarăși !... Unu, doi, trei ! Bărci cu pînze ? Cînd sfecla de zahăr, tovarășilor ! Sfecla...

Tot la patru nasturi și la ștaif sînt, este adevărat, puțintel cam șifonat, habar n-aveam că problemele sfeclei de zahăr, tovarășilooor, intră în relație de prioritate cu iahtingul românesc de croazieră, absolut inexistent, ventilatoarele zbîrnîie plăcut și distonant în raport de problemele sfeclei, îmi retrag documentarea, mă las copleșit de dramatismul clipei, îmi jur să revin pe pămînt și să propun onor comisiei angajarea mea totală, fără reticență, în slujba zahărului candel. Datorită acelei întîlniri cutremurătoare se explică manifestația spontană, cu pancarte și etc. făcută atunci de delegația veliștilor în favoarea, folosul și priorității principiale, fundamentale, moral-sociale și material-bănești a sfeclei de zahăr ca element al dinamicii dezvoltării și tot aceleiași întîlniri, trecerea multora dintre noi în sfera de activitate fie a sfeclei de zahăr, fie în a celei furajere, indiferent de colesterol și micile neplăceri ale vieții rurale.

Așa că îndosariez temporar planul *„Circumterra“*, contînd pe efectul dinamic al ideii lansate și mă apuc temeinic de pregătirea croazierei anului 1980 cu *„Hai-Hui 2“*.

Existau datele materiale : iahtul și echipamentul minimal. Exista echipajul de bază. Existau oamenii dispuși să ajute pregătirea croazierei. Exista un club sportiv cu o secție de iahting *„Electrica“*-Constanța și un entuziast laborios, Nicolae Oglindă, care lansa la apă două iahturi

și propunea o croazieră egeeană cu trei ambarcațiuni. Se configura o idee, cît de vagă, de asociere. De cadru organizatoric. Golul dintre tradiția de iahting antebelică și contemporaneitate luase sfîrșit.

CINE RĂSPUNDE SAU EPISODUL VARNEZ ?

Omul își deșurubează stiloul cu gesturi grave. Da ! Aprobă ca secția de iahting a CNEFS să facă toate formele ca în trei zile să obțină vizele pentru cei doi membri de echipaj care pleacă la Varna cu iahtul *„Hai-Hui 2"*, la invitația Iaht Clubului Varna, adresată clubului sportiv *„Electrica"*-Constanța de a participa la regata Mării Negre *„Gheorghi Dimitroff"*. Prima participare de gen. Fără ca oficialitatea de resort să fi investit un leu. Fără să cheltuiască un leu. Fără să se obosească mai mult decît efortul necesar unei semnături. Este ora 09.38 omul are avion la ora 10,20 spre una din capitalele europene, deci mă ține în picioare cu amabilitate, este grăbit, grav, solemn ; da, este o idee, trebuie să ajutăm, etc. etc. Iată penița din aur coborînd maiestuos deasupra adresei CNEFS către serviciul de pașapoarte. Trei zile doar pentru forme, pentru că invitația ajunsese tîrziu. Gazdele consideraseră probabil că de la Constanța la Varna... Adresa CNEFS stimulată de alte adrese complementare. Urmăresc cu maliție coborîrea sacerdotală a sacrei peniță de aur. Dintr-odată, ca în toate filmele de acțiune, apare El. Responsabilul în cauză. Mic, uscat, agil, gîfîit, asudat, alb, persuasiv, elocvent, doldora de argumente.

— Tovarăşe : (funcţia, numele, prenumele cu iniţiala tatălui,) dar dacă se îneacă ? Cine răspunde ?

Un şoc uşor. Vîrful peniţei din aur, 14 karate, se opreşte la cîţiva milimetri de adresa cu pricina, sprijinită de adresele anexe ale clubului, Uniunii Scriitorilor şi etc. Funcţia îşi ridică fruntea spre petiţionar. O clipă solemnă rezervată meditaţiei.

— În adevăr, cine răspunde ?

Giurcălescu respectiv se repede în trombă pe breşa făcută în gravitatea binevoitoare. Dă pe nerăsuflate numele unor echipaje de sportivi înecate la nu se ştie ce regată. Funcţia se opacizează. Stiloul îşi regăseşte capacul. Tot din aur. Prichindelul găseşte argumente tehnice, organizatorice, statutare, cosmice, ideologice. Funcţia sună secretara, ca secretara să sune şoferul. Avionul decolează la ora fixată. Indiferent de disputa dintre raţiune şi rutina-frică.

— Da ! zice funcţia pe ton impersonal. Cine răspunde, dacă vă înecaţi ?

Stiloul reintră în buzunar. Prichindelul îşi regăseşte fericirea personală. Asta este, meditez urcînd treptele Uniunii Scriitorilor. Cine răspunde ?... De fapt de ce să răspundă ? De lipsa de răspundere îmi zic, ciocănind la uşa preşedintelui.

În loc de Consiliul Naţional pentru Educaţie Fizică şi Sport, iată că, în mod paradoxal, răspunde de lansarea în regata Mării Negre a iahtului *„Hai-Hui 2“*... Uniunea Scriitorilor. Vizele sînt gata într-o zi. Mache pregătise sau mai exact încercase să pregătească iahtul pentru regată. Nu aveam vele decît ştiuta randă şi ştiutul foc, nu aveam motor auxiliar, nici experienţă în competiţia de larg şi durată, Mache fusese antrenor de vele, dar pe ambarcaţii sportive, aprovizionarea fusese făcută în pripă, adeziunea alor mei la proiect formală... Ceva nu merge ! Ceva nu este în regulă. Ceva nu mă lasă să depăşesc incidentul revelator din biroul somptuos al centralei sporturilor, acolo unde, de fapt ar trebui să domnească esenţa spiritului sportiv, a *fair-play*-ului care să legitimeze insti-

tuțiunea și funcționarii ei. Prichindelul șef de iahting românesc nu se complică. Mai are puțin pînă la pensie, a umblat toată Europa cu bărcile lui de sport, calendarele lui sportive sînt riguroase, de rutină, asigurate din toate punctele de vedere, noutatea se exclude de la sine, existența lui pe scaunul care-l ocupă este justificată. Concepția lui nu depășește două mile marine de la coastă. Orice milă în plus, înseamnă un risc în afara rutinei și ea plină de o mie de justificări. Orice milă în plus de cutezanță, înseamnă pentru el o lovitură sub centură. O lovitură aplicată liniștii personale, fericirii personale, tihnei pensioarei personale, călătoriilor personale justificate de colectivitatea pe care-o păstorește. Cu cît skipperul meditează mai mult, cu atît prichindelul își depășește statutul, revărsîndu-se în social, proliferîndu-se în social. Devenind tipologie de referință. Meschină, este adevărat. Cu o mie de fețe birocrat-funcționărești, este adevărat. Viermiformă, este adevărat. Mirosind a șoarece și a hîrțoage, este adevărat. Pînă aici constatarea rămîne constatare și atît. Revolta începe de acolo de unde tipul încearcă să vîre universul în colivia lui nenorocită, căptușită cu suficiență și obtuzitate, cu meschinărie și spaime larvare, cu grotesc și, paradoxal, cu forța socială de a reduce fluxul multiform al vieții la tiparele peste care, din nou paradoxal, a devenit stăpîn absolut.

Ceva nu merge, îmi spun, cînd Ionică a lui Fane urcă la volanul „Daciei" 1300 L galben 45 pentru a se întoarce la Grădiștea, cu Stela, în timp ce rămîn la *„Hai-Hui 2"* cu Mache. Ceva nu merge tocmai datorită faptului că Ionică a lui Fane se urcă la volan cu dezinvoltura cu care, altădată se urca în căruța unde alți Ioni s-au urcat cotidian vreme de două mii de ani. Ceva nu merge tocmai datorită faptului că Ionică a lui Fane și alți cîțiva ca el au fost chemați într-o zi la un consult tehnic unicat. Îl așteptam pe un amic vechi, zburător încercat, care are pasiunea automobilelor de excepție. Amicul meu a intrat pe poartă pedestru, solicitîndu-mi să caut la telefon una din secțiile de depanare auto bucureștene. Buik-ul automatic, hygramatic și etc. avusese capriciul să rămînă blocat

undeva la capătul satului. — Pînă la depanare, să facem un consult tehnic, i-am spus... — Cu cine, mi-a răspuns uşor ironic. —Ai să vezi !... Am dat alarma şi l-am scos pe Ion a lui Fane din solarul unde trudea în timpul lui liber. Ion este şofer pe o automacara. Au mai venit şi alţii, tot de prin solare. Au mers de la cauză la efect şi invers, după care „Buick-"ul automatizat, hygramatizat, electronizat şi suficient de sofisticat şi-a revenit la normal, demarînd ca în zilele lui bune. Ionii s-au întors la roşiile lor din solare... Ceva este în neregulă, mi-am spus cînd „galben 45" a urcat panta spre hotel „Palace", lăsîndu-mă sub albastrul pur al cerului şi, desigur sub şicana ironică a vîntului de sud. Era *Joi 14 iunie* 1979, aveam în gură gustul amar al despărţirii de secundul radicalizat, accentuat de încăpăţînarea vîntului de a bate din sud-sud-est ; adică din prova, dacă stăruiam să doresc Varna şi tocmai constatasem că spre deosebire de anul trecut, pregătisem cu totul sumar această escapadă marină lungă pe calendarul meu de zece zile. Undeva, în social, coexistă antagonic, revoluţia (vezi în mic consultul tehnic al celor ieşiţi din solare) cu malformaţiile ei (vezi printre altele : — cine răspunde ?) fenomenul mă depăşeşte indiferent că sînt la masa mea de lucru, sau la bordul lui *„Hai-Hui 2"* şi Mache zice să ducem iahtul la *„Speranţa"*, pentru a putea fixa pe crucetă saulele pavilioanelor. Ce poate să te scoată mai ferm din dilemele existenţiale decît acţiunea şi din multitudinea de acţiuni posibile, fixarea la crucetă a raiurilor pentru saulele pavilioanelor ? Trăisem cu o săptămînă înainte o situaţie comică, nu departe de un episod hilar dintr-o comedie cu Louis de Funés. Primisem un telefon de la Constanţa prin care eram somat să dau iahtul la apă, prezenţa lui pe cheu stricînd estetica portuară. Bătută de vînturi şi soare, coca se uscase, distanţa dintre file se mărise la cîţiva milimetri, lucru care mă obliga la a da iahtul la apă, a traversa rapid cîţiva zeci de metri de acvatoriu şi a scoate iahtul pe alt cheu, cel de nord, unde edilii acceptau „parcarea". Tacîmul obişnuit, clubul *„Electrica"* prezent cu automacaraua, nea Nicolau cu ţapanele, tevatura de rigoare sub conducerea lui Nicolcioiu, vicecampion bal-

canic la clasa „*Finn*", sîntem la bord cînd „*Hai-Hui*" atinge apa și, stupoare, în două minute se duce la fund. Apa năvălește bolborosind prin toate spațiile milimetrice dintre file. Noroc că macaragiul este la post. Am o clipă de spaimă cînd văd apa depășind cușetele. Cînd văd plutind în iaht tot ce poate pluti. Cînd aud în interior gîlgîitul și clăbucitul mării, îndeobște exterior vieții de pe iaht. Mă înspăimînt nu pentru clipa de față. Pentru una posibilă în viitor și la mare liberă. Urcăm din nou iahtul pe cavalet și-l încredințez lui Coco, skipperul „*Speranței*" ca și băieților lui din echipaj care se leagă pe barba lui Neptun să chituiască și vopsească, să rașcheteze și lăcuiască, astfel încît, într-o săptămînă „*Hai-Hui*" să poată pluti. Știu acum că un iaht de 7,40 m cu gaură de apă, fără compartimente etanșe, se duce la fund în cîteva minute dacă nu se acționează rapid, hotărît și eficient. După cum știu că însuși armatorul și skipperul se pot duce foarte ușor la fund, dacă rămîn solitari și nu pot configura cadrul juridic și organizatoric în care pasiunea lor să-și găsească suportul social. Există mereu un decalaj supărător între noutate și posibilitatea integrării ei în social, teza este de esență, ține de posibilitatea de a fi eficienți și cît de cît sincroni cu dinamica dezvoltării mondiale, nu se rezumă desigur la iahtingul de croazieră, aparține tuturor compartimentelor activității sociale și în final se așază față-n față cu birocrația rutinieră și cu întrebarea cheie : cine răspunde, tovarășe ? Este puțin probabil că vom putea răspunde zecilor de mii de impulsuri electronice ale vieții moderne prin rapoarte de nimeni citite, prin dări de seamă conformiste, întocmite să placă ierarhic și prin zeci de organisme paralele sau etajate menite să trieze valoric fluxul novator de idei țîșnit din practica cotidianului. Mache se cațără pe bompresul cu care „*Speranța*" acoperă prova lui „*Hai-Hui*" și de acolo meșterește la raiurile pavilioanelor. Nu există nici un rai acolo la crucetă, sînt doar doi electrozi îndoiți după un patent local tip Mache, pe cheu se află căpitanul de rangul 1 Hîrjan, Coco, autoritățile vamale și de frontieră și, desigur, vîntul de sud ca să ne facă „sîc nu vreau", aliatul tuturor profeților care ne ghicesc un viitor incert. Nu există roluri de echipaj. Sînt

doar carturi de cîte patru ore, este cerul, este marea și desigur, prezentă, dorința de a mola parîmele rutinei și a încerca marea cu degetul ! În definitiv, de ce nu ?...

*

...Deci *Joi în 14 iunie* orele 17,25 avînd pe loch 636,6 mile marine, ieșim cu vele din portul Tomis, Mache la eche, într-o dulce și diplomatică împărțire a rolurilor la bord ; mai exact fără nici o împărțire, automenajîndu-ne susceptibilitățile și orgoliile. Aparent, nu este nevoie de rigoare. Carturi și atît. Neglijăm bucătăria. Ce înseamnă un drum pînă la Varna ? Un fleac. Judecata se poate aplica oriunde altundeva, dar nu pe mare și pe un valier mic fără motor, la discreția vîntului, sau mai ales a calmului plat. Încerc să-mi regăsesc identitatea de la bord. Aceea conținută în rolul de echipaj asumat prin natura situației, degajat de obsesia noviciatului, contînd pe prezența unui velist antrenat. Mache tace, ceea ce este o binecuvîntare, lăsîndu-mă să ascult marea și vîntul. Vîntul cu 4 metri pe secundă, suflînd din prova tribord, tocmai bine să ne transforme în voltomani, silindu-ne să părăsim lenevia drumului pe ortodromă, posibil atunci cînd măria-sa vîntul catadixește să bată de la travers sau din sectorul pupa.

Efortul de adaptare, trecerea de la condiția terestră la condiția marină, amarinizarea, mi se pare mai puțin un proces fizic și mai mult un foarte complex proces psihologic. Este vorba de velistul de larg, cu altă profesie decît marinăritul. Este vorba de omul din interiorul țării care vede marea doar în sezonul estival, pasionat de navigație, găsind în iahting o împlinire profundă. Care își aduce în sacul de marinar, pe lîngă echipamentul lui de bord, biografia și, o dată cu ea, biografiile alor lui. Lanțul dependențelor și interdependențelor este făcut colac pe fundul sacului de marinar, în care velistul de croazieră crede c-a îndesat doar puținul necesar libertății lui absolute. Încerc să dorm, n-am nici o clipă grija lui *„Hai-Hui 2“*, ascult lacom valul spălînd coca, ascult vaerul estompat al moleculelor de apă sărată dislocate de etravă, încerc să mă rup

de Grădiștea și ai mei, de fișele care-și așteaptă rezolvarea și manuscrisele care-și îndeasă paginile pe masa de lucru, rămasă pustie de truditorul ei cotidian, să mă smulg din materia habitaclului înțesat cu mine însumi, întreţesut cu ceea ce reprezintă secundul în relaţia lui cu sine și destinul pe care într-un fel mi l-a încredinţat, încerc să izolez biografia mea de pînă acum, s-o înconjur cu anticorpii prezentului și, degajat de povara ei, să mă reîntîlnesc la bord cu cel rămas aici de cînd s-a bătut cea dintîi filă a bordajului. Rămas aici să viseze continente fabuloase și mări nesfîrșite, dincolo de care să fie alte mări și mereu alte constelaţii și mereu un Cap al Bunei Speranţe.

Iluzie. Și disperare. Lanţul ancorei este prezent. Îl simt la glezną, fixat bine cu o cheie de împreunare solidă. Obligaţiile sînt acolo unde stă înfipt braţul ancorei. Gustul mării a venit prea tîrziu. Eliberarea de mine, e un truc. Stau la masa mea de lucru, lunca Argeșului își despletește coama violacee, din muguri curg arome amărui, aud valul de etravă, văd Steaua Polară balansînd în vîrful catargului și cerul tot, marea își trece prin mine crestele înspumate ; stau aici pe cușeta legănătoare și nu-mi pot smulge de pe retină Grădiștea cu miile ei de culori misterioase, imaginea alor mei, stop cadre sau film rulat cu încetinitorul, infinite clipe de duioșie domestică, tandra voluptate a înţelegerii, rîsul care iluminează solar, sau femeiasca deșertăciune a cicălelii, ah, memoria, îi simt lanţul la gît, încerc lașitatea somnului și cum pedeapsa zeilor este să fiu treaz, îl schimb pe Mache și constat că după mai bine de șase ore de volte, avem în tribord farul de la Tuzla. Ridicol. Atîta tevatură pentru cîteva mile marine.

Vineri 15 iunie la ora 06,30. Sîntem la traversul hotelului din Costinești. Dacă ne merge tot așa, ajungem la Varna după darea startului. Invitaţia înscrie ziua de sîmbătă 16 iunie ora 12.00 (locală) ca fiind limita de fund a prezentării iahturilor la Varna. Nu se poate aplica nici un fel de regulă de trei simplă, sau ori ce fel de altă regulă care ţine de rigoarea matematică. Sîntem la cheremul vîntului și la voia zigzagotravaliului. Lochul înregistrează o viteză de 1,5 noduri, hula ușoară ne dă senti-

mentul mării. Ţin prova pe Olimp şi constat că, indiferent de numărul membrilor de echipaj, este bine ca responsabilităţile să se împartă exact. La 06,45 se stabilizează briza şi observaţia notată fidel în Caietul de cart, îmi aduce un plus de cunoaştere a regimului vînturilor termice pe coasta vestică a Mării Negre. Lochul urcă la 3,5 noduri. Mache este un factotum la bord, îndemînarea lui tehnică ne este cunoscută din *Cu „Hai-Hui" 2 spre Sud*, aşa că nu duc grija amănuntelor legate de greement şi notez sîrguincios că la 07,05 o navă militară ne vine din prova babord ; la 07,52 ne dublează din pupa o vedetă de patrulare ; iar la 11.05, cînd dublăm Olimpul în larg, vedeta de patrulare VP25 execută un rondou spectaculos în prova noastră, reduce motoarele şi un căpitan de rangul 2 ieşit pe comandă întreabă destinaţia. Mache face manevra de acostare, vine din pupa vedetei şi sub vîntul ei, carcasa metalică nu-mi spune nimic bun în cazul unui abordaj oricît de gentil, valurile au început să ne joace spectaculos, cobor în cabină, scot paşapoartele, le arăt şi ofiţerul comandant al vedetei mă întreabă dacă sînt Radu Theodoru. Confirm. Ne urează drum bun. Motoarele. Prova săltînd pe val. Siajul. Pavilionul tricolor fîlfîind. Sentimentul acela secret, reconfortant al nesingurătăţii, al forţei, pe care ţi-l dau aceste vedete de patrulare grănicereşti. Mai tîrziu, în august, cînd voi face în solitar Tomis-Mangalia-Tomis ; voi acosta la V.P.24, îl voi cunoaşte pe cpt. r. 2 Moisuc Constantin, cel care comandase V.P.25 în iunie şi voi afla cîteva din poveştile adevărate ale acestor vedete grănicereşti, dar cum sîntem numai la 15 iunie, ne obosim să dublăm portul nou Mangalia, simbol al exploziei industriale la punctul cel mai de sud-est al ţării, încifrat în semnul macaralelor gigant vizibile din larg, lucru pe care-l reuşim la 13.15, ca abia la 14.10 să navigăm spre Şabla, în apele teritoriale bulgare. Desigur, tot în volte. Adică după formula secretă a confreriei veliştilor, potrivit căreia împotriva oricărei logici neveliste se realizează maximum posibil de mile marine între un punct T de plecare : Tomis şi un punct V de sosire : Varna. De fapt, ieşim la larg atîtea mile cam cît estimăm că ne-ar folosi ca făcînd volta, să putem dubla Capul Caliacra. Din pudoare, las

harta, echerele și rigla paralelă în repaos. Rechizitele astea banale ar fi putut lămuri problema printr-o construcție grafică sumară, dar ce rost are să ies din trîndăvie cînd ochul înregistrează constant 5 noduri și cînd cu Mache construim un iaht destinat circumnavigației. Asta la orele 17.10. La orele 18.00 sîntem gata cu amenajările interioare *y compri* climatizarea, frigidere, pilot automat, regulator de alură. La 18.10 sătui de atîta tevatură, renunțăm la monstrul de 13 m în favoarea a două variante : un motocruizer fluvial, metalic și o casă de week-end flotantă, cu motor, pentru vacanțe familiale în Deltă. Avantajele sînt multiple. Croaziere domestice pe marele fluviu, Europa toată țesută de canale navigabile, preț de cost redus, masă și casă mai mult decît confortabile, escale feerice în marile capitale europene, scoaterea familiilor din regimul de izolare în care le condamnăm prin acest vagabondaj maritim. Sînt plin de entuziasm fluvial danubio-rhino-loirez. Mă și văd la timonă, văd luminile feerice ale Budapestei lunecînd pe Dunăre ; ori ascult valsurile Dunării la Viena, ori văd reflectîndu-se pe luciu castelele străvechi din Țara Niebelungilor ; Melk și Weitenegg sau mai în val, în Wachau, superbul Schönbühel. În careu este muzică. La escale, seara, se poartă ținuta de iahting. Femeile rochii lungi. Uit de problemele sfeclei de zahăr și ale sfeclei furajere (îmi voi face autocritica mai tîrziu), fur cu coada ochiului largul marin, largul acela albastru violet, tincturat cu spuma albă a hulei, îmbibat cu odoare salin-iodată, cu miros de stele și nesfîrșire, recunosc în mine un ipocrit dublat de un irecuperabil căutător al inutilului și știu cu siguranță că orice s-ar întîmpla ; oricît de fascinant-etică ar fi ipostaza fluvială, sufletul meu rămîne aici, în largul albastru-violet dincolo de care, în alt albastru, poate argintiu și irizat, plutesc arhipelaguri fabuloase care deschid alte mări nesfîrșite luminate de alte constelații și mereu în prova, un Cap al Bunei Speranțe.

În cartul meu spre miezul nopții, dublăm Cap Caliacra. Vîntul s-a întărit. Noaptea neagră care-mi reamintește noaptea de groază petrecută aici acum un an, în cea dintîi călătorie a lui *„Hai-Hui 2"* spre sud. Rememorez cu un fel de ironie acidă nu atît elementele spectaculare ale

furtunii, apariţia fantomatică a farului, valurile lovind cu furie stîncile din apă şi faleza abruptă, aulitul vîntului în greement ; cît reacţiile mele de atunci şi reacţiile echipajului, tendinţa de a se monopoliza ideile şi soluţiile, mizerabilul obicei terestru de a te substitui autorităţii prin indiferent ce mijloace, de a fi tu şi nu cel care este unde este, văd defilînd în tribord luminile colorate de la *Club Mediterranée,* apoi farul de la Muhu-Liman, apoi dublez Cap Caliacra şi cînd pun prova pe Varna constat cu stupoare că între iaht şi golf se interpune o cocoaşă gigantică neagră, luminată puternic din spate. Îmi dau seama că luminile sînt cele de la Bolgarevo şi că, de fapt n-am dublat încă pintenul stîncos care mă desparte de golful Varna. Noaptea, în mare, spectacolul ia dimensiunile fantasticului. Întuneric de smoală. Susurul valurilor. Cortină opacă de tăcere şi solitudine. Undeva în prova, ieşind deasupra întunericului, proiectat pe cer, cu creasta tivită de lumină, un monstru geologic, clipind la intervale regulate din singurul lui ochi de foc pe care şi-l plimbă lacom peste apele pustii. Şi liniştea. Şi solitudinea. Şi negrul de smoală. Hotărît Cap Caliacra mă tulbură şi mă torturează. Mi se impune, a doua oară, cu forţa destinului. Îl chem pe Mache să vadă.

— La larg, spune Mache.

E atît de confortabil largul negru şi opac. Fără să uit cargoul din cealaltă noapte, cu lună din aur verde de Emù, cargoul care putea deveni fatal. Cargoul nopţii de întoarcere din Sud. Din nou noaptea neagră, de smoală, cu cerul negru şi apele mării vag fosforescente, sunetele plutirii şi din ce în ce mai perfid sentimentul realităţii tale nude, despuiată de romanţiozitatea distanţei şi a lecturii făcută în odaia de lucru, suspendată solid în universul terestru, mereu egal cu el însuşi. Sentimentul unei realităţi anticipate, în diapozitiv color care realizîndu-se devine terifiantă şi atroce, implantîndu-ţi conştiinţa paupertăţii tale fizice ca şi limitele derizorii ale bărcii cu pînze la bordul căreia încerci să-ţi descifrezi tentaţia necunoscutului. Din nou noaptea de smoală fluidă şi umedă, marea, „*Hai-Hui 2*" şi la eche, relaxat şi în acelaşi timp gata de luptă, detaşat de cotidianul plicticos ; dar legat cu

zeci de noduri marinărești de servituțile pe care ți le impune nava și navigația ; liber și sclavul rutinei de bord ; demiurgul fiecărei mile cîștigate în prova și lestul uman al fiecărei mile uitată în siaj la eche, fără masca aparenței convenționale, tu însuți fără alt interlocutor decît realitatea. La dimensiune cosmică.

De aici grandoarea skipperilor de bărci cu vele, accentuată la noi de portul unor obiecte stas, limitatoare de imaginație și limitative ; posesori ai unei limbi ultramarine, idiom de bord încifrat în termeni ezoterici, ființe cu sau fără pipă, bărboase sau bărbierite impecabil ; tirani feroci sau tirani disimulați, categorie caracterologic bizară, asupra căreia vom reveni la un moment de explozie al acestei cărți, încercînd să-i definim dacă nu statutul social, măcar statutul interior, și să-i alcătuim cît de cît o fișă temperamental-psihologică, spre uzul inșilor pasionați de ideea ambarcării în calitate de membrii ai echipajului.

Indiferent de situația mea dilematică, *Sîmbătă 16 iunie, ora 13,45 „Hai-Hui 2"* intră în portul de iahting Varna, pavoazat festiv. Bord în bord cîteva zeci de iahturi sub pavilion bulgar și sovietic. Mache își demonstrează eficiența. Acostarea se face la locul indicat de gazde, după o manevră savantă de vele și ancoră. Peisajul îmi reamintește vag Hamilton-Bermude, în zilele care au precedat olimpiana regată mondială Hamilton-Newport. Lipsesc marile veliere ale lumii. Lipsesc iahturile și skipperii de notorietate mondială. În schimb, gazdele fac tot ce este posibil să dea regatei fast și greutate. Să argumenteze pledoaria pentru mare și sport cu vele de larg, cu atît mai mult cu cît veliștii bulgari au cîștigat un trofeu al mării Egee, iahtingul lor de croazieră devenind un atribut activ al porturilor Varna și Burgas.

Deci zeci de catarge, pavilioane și fanioane fluturînd în vînt, echipaje care spală vesela, ori fac plinul de apă, organizatori care vin cu tabele și fișe, caracteristicile iahtului, motor ori fără, echipaj, club, taxe, program, ora adunării echipajelor, convocarea skipperilor pentru instrucțiuni. Se lucrează la bordul iahturilor. Se aranjează velele. Se curăță, se gătește. Atmosfera sportivă este mai mult pitorească decît pasionantă. Nu-mi place cursa în sine.

Îmi place regata ca formă de manifestare a iahtingului de croazieră. „Rachetele" vin și pleacă de la cheu debarcînd și ambarcînd sute de pasageri. Iată-l pe simpaticul și bătrînul *„Neptun"*. Sînt și două nave militare din Republica Democrată Germană văzute la Constanța în vizită de curtoazie, este forfotă de pasageri pe cheu, sînt bunici și nepoți veniți să vadă vapoarele, este lume în vacanță, soare și lene estivală, apoi Mache pleacă în oraș și la bord urcă bătrînul corăbier Barba Petko, vechiul și înțeleptul prieten din croaziera trecută, octogenarul Petko Ivanov Gocev. Barba Petko are un guturai strașnic, sinusurile înfundate, îl dor umerii și cum am la mine soluția chinezească de eucalipt îl doctoricesc pe bătrîn spre satisfacția ambelor părți. Barba Petko îmi povestește cum l-au sărbătorit cei de la Iaht Club Varna cînd a împlinit 80 de ani. Vîrsta tuturor sintezelor. A totalului. Am pentru acești bătrîni ai porturilor o dragoste și un respect cvasifilial. Mă gîndesc la Barba Petko. La Riza Vural din Bebekkiöiu. Masivi. Lenți. De o lentoare gravă, sigură, o lentoare reflexivă, în afara ritmului din jur, ceva care-i izolează și într-un fel îi monumentalizează. Barba Petko este un om al mării prin experiența de-o viață și prin dragostea de-o viață. Mă fascinează constanța și perseverența. Demnitatea de a fi același. Răbdarea de a fi același. Bem o țuică. Povestește. Ascult debarasîndu-mă de aluviuni, glisînd spre epoca de echilibru a patriarhilor. Venerabilă instituțiune, în care experiența filtrată devine pildă prin esențializare, în care patriarhii guvernează purtînd vremea țesută în cojoace și procreează, iubindu-și senin femeile tribului, lăsînd oamenii să meargă cu timpul, fără stupiditatea vană de a guverna inguvernabilul și a impune inefabilului rigorile contabilității.

Majoritatea iahturilor care ne înconjoară sînt de producție poloneză, construcție în fibră de sticlă cele pînă în 13 m, din lemn ketch-urile de 13 m. Catarge și ghiuri din aluminium. Îmi dau seama că pe vînturi slabe, cu greutatea pe care-o are *„Hai-Hui 2"* și suprafața velică redusă doar la randă și focul de drum, adică 21,1 metri pătrați, n-avem nici o șansă față de *„Konrad 24"* să zicem, iaht din

aceeași clasă cu *„Hai-Hui 2“*, mult mai ușor, dotat cu un set complet de vele. Aici se vede net superioritatea iahtingului organizat, susținut cu mijloace financiare potrivite, vorbesc de iahtingul de cursă ; sau de cel de croazieră charter, practicat de polonezi. Iau hotărîrea să mă înscriu ca „observator“ ; adică să participăm la cursă cu acest statut. Evidența impune rațiune și modestie. Din două mașini de același tip, va fugi mai repede cea dotată cu un motor mai puternic. N-am acest motor velic, așa că îmi iau carnetul și ies la cheu să văd iahturile și, dacă se poate, să cunosc echipajele. Misiunea mea gnoseologică se izbește de indiferența posibililor preopinenți. Sînt singurul român, dificultăți de limbă, treburi la bord, există o atmosferă de „presă“ i-aș zice și o altă atmosferă „reală“, este vorba de atmosfera pe care o întîlnești peste hotare și notez în carnet numele iahturilor care ne înconjoară fără ca asta să-mi aducă un spor de cunoaștere real. Mă rezum la vecini. *„Pilgrim“* un *„Conrad 24“* din Miciurin, cu doi băieți care fac plajă la bord și ascultă Radio-Vacanța. În tribord un alt *„Conrad 24“* din Sevastopol cu un echipaj harnic și taciturn de patru. Sînt prezente iahturi ale cluburilor de inginerie, marina comercială din Odesa, Compania Mării Negre, tot din Odesa, clubul *„Start“* al Forțelor maritime de rezervă sovietice. Mulți politehnicieni, de la studenți la asistenți. Și desigur fetele de pe *„Vega“* și *„Rigel“* sub pavilion bulgar, iaht-clubul varnez. Mache se întoarce din oraș plin de entuziasm transformator. *„Hai-Hui 2“* este moale, nu urcă în vînt, defect care sporește lipsa noastră de șanse. În consecință să mutăm catargul mai spre pupa, spre a-l face ardent. Operațiunea comportă cîțiva timpi dificili. Sîntem doar doi, navele care intră și ies fac valuri, catargul din lemn este greu ; dar mă rog. Onoarea sportivă impune să sacrificăm siesta. După operațiunile pregătitoare, în timp ce Mache meșterește la talpa catargului, îmi revine sarcina de cinste să țin vîrful catargului la 45°, sprijinindu-l pe o scîndură mizeră. Jonglerie în care intră în ecuație instabilitatea iahtului proporțională cu suprafața minimală a punctului de sprijin pentru catarg și necunoscuta sub forma unei „Rachete“. Valuri, catargul îmi scapă în cap, șina de invergare îmi

crestează craniul, sîngele mi se scurge pe obraz. Băieţii de pe „Conradul" sovietic sar la bord. Apucă catargul. Mache îmi toarnă un dezinfectant pe rană, sînt tuns în creştet şi bandajat milităreşte. Straşnic. Cei patru ne ajută să ridicăm catargul. Diseară îi invităm să cinăm la bordul lui *„Hai-Hui 2"*. Lovitura surdă drept la creştet îmi ulcerează vanitatea. Ca şi bandajul pătruns de sînge. La dracu. Nu sîntem pe front. Am îmbătrînit. Sigur, am îmbătrînit. Sînt prea lacom de reacţia umană. Gestul spontan al celor patru ruşi ţine de o generozitate veche, descifrată în pagini de literatură niciodată uitate. Nu-mi place stînjeneala fortuită. Nici amabilitatea făcută. Consider sinceritatea şi omenia ca liantul firesc al oricărei comunităţi umane, oricît de pasagere. Sigur, există principiile. Şi interesele. Şi punctele de vedere.

Punctul de vedere susţinut de Mache s-a materializat sub ochii aprobatori ai lui Barba Petko, care urmăreşte atent îndemînarea coechipierului meu în executarea matiselilor la gaşa straiului pupa. Pe cheu apar formaţii de marinari bulgari, în ţinută de ceremonie. Navele militare ale R.D.G. sînt sub presiune. Îmi reamintesc plecările navei-şcoală *„Mircea"* din porturile celor două emisfere. Solemne şi militare. Nostalgice şi pline de poezie. Exotice şi tulburătoare. Iarăşi blestemata de memorie care împinge în boylerul conştiinţei dimensiunea aceasta cinică, numită trecut. Mă smulg acestui fel de anticipare a morţii, constatînd cu oarecare ulceraţie interioară seriozitatea şi meticulozitatea cu care se pregătesc de regată o parte din echipaje. Nimic improvizat. Nimic de ultimă clipă. Fiecare lucru, de la un nod de fungă, la modul cum se bate bandula, făcut profesional şi responsabil, ca şi cînd întregul univers ar depinde de acel nod de fungă. Este clipa unui rechizitoriu interior, aspru. (Atenţie. Tipul militar, morocănos, sever, intratabil, as al amănuntului văzut din perspectivă strategică ; a scos capul de sub masca jovială a reporterului improvizat. Detest superficialitatea şi lipsa de profesionalizare. Detest amatorismul bombastic şi lozincile subterane de genul : „lasă că ţine" ; „dă-i drumul că merge" ; după cum detest legatul cu sirmă, soluţie la care ajung curent cînd vermorelul produs la Buzău se încăpăţî-

nează să mai funcţioneze, cînd foarfecii de tăiat viţa îi sare arcul şi în alte zeci de situaţii asemănătoare, cînd instrumente pe care dai bani mulţi, rod al superficialităţii şi al grabei, devin ineficiente, mîncîndu-ţi nervii şi timpul. Detest, dar iată că am practicat deopotrivă amatorism şi superficialitate, lăsîndu-mă cucerit de iresponsabilitatea lozincilor „lasă că ţine" şi „dă-i drumul că merge". Fiecare operaţie profesional-responsabilă de la alt iaht, mă ulcerează şi mă face să jur că la proxima plecare...

Deocamdată pleacă cele două nave militare germane. Se molează parîmele. Muzica militară. Echipajele la front în babord. Marinarii bulgari cu stilete. Peisaj festiv. Nostalgic. Un ordin. Echipajele îşi flutură beretele. Navele iau viteză. Revenim la ale noastre. Piturez cu alb locul vechi ai tălpii catargului. Portul este animat. Intră nava de pasageri *„Azerbaidjan"* sub pavilion sovietic şi unul din ferry-boat-urile uriaşe sovietice care fac cursa regulată Odesa-Varna.

Am certitudinea că, neluat prin surprindere, cu vele corespunzătoare, *„Hai-Hui 2"* putea participa la regată sub alte auspicii. Vîntul slab bate constant din NE. Adică nu grozav. Mai ales pentru *„Hai-Hui 2"*. Lovitura la cap îmi dă o senzaţie de lehamite, accentuată de imposibilitatea practică în soluţionarea problemelor cheie ale armării tehnice corespunzătoare. Totul la *„Hai-Hui 2"* este rodul bunăvoinţei şi manufacturii. Nimic nu este rodul unei industrii de specialitate. Asta îmi dă un sentiment de paupertate. Mă consolez la gîndul medieval că orice început este greu.

Seara, dineu la bordul lui *„Hai-Hui 2"*. Oaspeţii, cei patru de pe *„Conradul 24"* sovietic, care ne-au sărit în ajutor. Băieţi de spirit, au venit cu o tigaie uriaşă plină cu cartofi prăjiţi, salate, peşte şi vodkă. Le-am oferit din bunătăţile bordului, vin producţie Mache, supe la pachet, şuncă presată. Limba de comunicare, un amalgam de foarte puţină rusă la Mache, esperanto la mine, desigur rusă la oaspeţi. Rezultatul, excelent. Jenea, skipperul, spune că este inginer mecanic. Jura 1 şi Jura 2 sînt ingineri constructori. Valodea este inginer mecanic. Vorbim despre iahturi, despre traversada lor : Sevastopol-Varna.

Nu cunosc coasta românească. Nu știu cum arată la hartă porturile românești. Dacă sînt siliți să intre la Constanța ?! Nimic mai simplu. Am harta Mangalia—Cap Mîdia în dublu exemplar. Există o stînjeneală dincolo de inconfortul limbii folosite de gazde. Mi-o explic greu. Apoi vine noaptea înstelată. Motonava „*Azerbaidjan*" este iluminată feeric. Barometrul 767,5. A scăzut cu cinci zecimi. Puțin, pentru o schimbare de vreme în folosul lui „*Hai-Hui 2*". Am primit cîte un tricou cu însemnele regatei, un afiș, rămînînd ca mîine să se sigileze motoarele, să aibă loc adunarea festivă a echipajelor, înmînarea documentelor și la ora 12.00, startul. Cheurile sînt pline de lume. Pe dig se plimbă perechi de îndrăgostiți. Varna este iluminată *a giorno*. Aerul miroase a alge și a mare, a pămînt dospit și a vapoare.

Ziua startului. Duminică 18 iunie. Nu am pasiunea festivităților, în afara celor militare. Aud muzica militară, mă scutur de civilie, iau cadența și bombez pieptul. Autobuzele aduc grupuri de pionieri și public. Mache a pus la post încă o fungă pentru un al doilea foc. Iahtul, atît cît este și cît are, este gata să ia startul. Ne îmbrăcăm tricourile regatei. Ora 10.00. Echipajele aliniate la front pe cheul din fața clădirii Yaht Clubului Varna. Se dă raportul. Se ridică pavilionul la catargul Yaht Clubului. Pasionații și interesații, echipajele și simpatizanții alcătuiesc o lume legată de mare, care păstrează tradiții marinărești și istorie, atmosferă și entuziasm. Aflu că există o subvenție de 24.000 leva oferită de susținătorii iahtingului varnez, că Balkanturistul, organizația similară Oficiului Național de Turism, vrea să participe cu fonduri la ridicarea unui port special de iahting și că viitoarele echipaje sînt pregătite încă de la statutul de pionier. Discursul de rigoare. Florile. Se împart schițele care conțin rutele regatei. Echipajele sînt libere să-și pregătească iahturile de start. Competiția animă și finalizează. Este singura care colorează cu vele de cursă-croazieră bazinul Mării Negre. Meritul bulgarilor este incontestabil. Politețea secretarului iaht-clubului, inginerul Ivan Gheorghiev, care anunță participarea iahtului românesc în calitatea reclamată de

echipaj ne obligă. Întorşi la bord, studiez cele trei manşe ale regatei. Manşa I-a : Varna — baliză vest Cap Caliacra — dublat insula Ivan nord Sozopol-Nesebîr. Manşa II-a : Nesebîr-Miciurin. Manşa III-a : Miciurin-Varna. Festivitatea de închidere, duminica viitoare, cu cocktailul de rigoare.

Calculez drumurile adevărate, drumurile compas şi distanţele. O regată frumoasă, care poate deveni dificilă dacă Marea Neagră şi vîntul de la Cap. Caliacra fac o demonstraţie de forţă. Vîntul. Vecinii noştri din Sevastopol îşi predau motorul la magazie. Scapă de o greutate parazitară. Multe echipaje cară la magazie saci cu echipament pentru a-şi uşura iahturile. Nu avem ce debarca. Greutatea noastră suplimentară stă în greutatea navei, nu în a încărcăturii.

Spre orele 10,50 iahturile încep să iasă în radă.

Manevre de ancore, încurcături de barbete şi parîme, echipaje febrile la manevra velelor. Un abordaj. Fanioane. Lume. Vapoare. Cer albastru. Pescăruşi. Fac rapid cîteva fotografii. Mache se trage pe ancoră, după ce molez parîma pupa. Velele flutură. Manevră impecabilă care ne extrage din înghesuială. Mache se ocupă de vele şi eche. Mă ocup de o meserie necunoscută foto-reporter şi reporter. Constat cu tristeţe că n-am nici o îndemînare în materie. Nu-mi găsesc unghiurile. Nu vînez imaginile cele mai plastice. N-am nici un antrenament profesional în acest sens.

Încrucişăm în radă, înaintea liniei de start. Desigur memoria. Desigur startul de la Hamilton. Marile veliere, iahturile din clasele A şi B ; şalupele, elicopterele, avioanele, vapoarele, *„Mircea“* luînd startul, episodul *„Gazela Primeiro“*, barkentina S.U.A. care ne abordează, trosnetul vergilor. Un ketch ne taie prova neregulamentar şi ca totdeauna, cei în culpă se dezvinovăţesc vociferînd. Nu dăm atenţie.

11,58.

Volta spre linia de start.

11,59 şi 30 de secunde.

Ketchurile de 13 m. taie linia de start. Mari şi înfigăreţe. Vîntul slab. După cinci minute ştiu că nu avem nici

o şansă. Iahturile din plastic, uşoare, încep să se distanţeze. Cu o zecime de cablu. Cu un sfert de cablu. Dar se distanţează. Au ridicat genovezele. Nu avem genovez. Barba Petko ne-a sfătuit să ieşim de sub ecranul coastei de nord est ; trăgînd spre larg, iar de la traversul capului Galata să luăm drum spre Caliacra. Iahturile care ţin direct pe Cap Caliacra se înghesuie în coastă. Am văzut regata în pupa. După 15 minute în borduri. Acum o văd în prova. Am rămas încheietori, cu încă două iahturi.

Torid.

Dezamăgire.

Vînt cvasi nul.

Cei uşori, cei cu suprafaţă velică mare, lunecă spre o finalitate care, deocamdată ne este interzisă.

„Hai-Hui 2" nu are velele necesare unei curse.

Ceva în calculul şi dispunerea lestului este greşit sau superficial. N-am nici un chef să „observ" regata în chip de solitar aşteptat ore în şir la fiecare escală. Cu cît trec orele, cu atît diferenţa de viteză este mai vizibilă. Un foc de drum este ceea ce este. O velă pentru vînt, în cazul lui „Hai-Hui 2" de 10—12 metri pe secundă. La vîntul de astăzi ne-ar trebui un genovez de 20 metri pătraţi. Nu-l avem, aşa că rămînem în urmă.

Spre orele 23.00 vedem luminile de poziţie ale iahturilor care au dublat geamandura de la Cap Caliacra şi navigă spre insula Ivan. După miezul nopţii briza cade. Ne ia în primire o hulă venită din larg. Velele flutură spasmodic. Începe ruliul cretin, cu tot lanţul de mizerii la bord. Se rup trei călăreţi la randă. Senzaţia inutilului. A tentativei ratate. Şi ceilalţi stau ; dar stau în derivă spre insula Ivan ; nu la cap Caliacra. Spre zori, consult cu Mache, iritat de această derivă stupidă. Analiza situaţiei. Nu sîntem decît „observatori". Chiar în această calitate ; ar fi trebuit să fim undeva pe la mijloc. Intră în combinaţie orgoliul meu, aţîţat de conştiinţa planurilor de formă ale iahtului, perfect : cursă-croazieră. Temperat de realitate şi lipsa de vele. Orgoliul lui Mache, vechi regatist ; temperat de lipsa de vele şi centrajul necorespunzător. Hotărirea : ori la Odesa, ori acasă.

La 04.50 dublăm Cap Caliacra şi rămînem pradă hulei care sfîşie o cusătură la foc, pînă la 12.50 cînd se stabili-

zează briza. *Este luni 19 iunie* și hotărîm să ne întoarcem la Tomis.

— Nu plec fără vele, spusese Nicolcioiu cînd îi propusesem să facem echipaj. Avusese dreptate.

Spre seară se fixează Sudul care ne duce în viteză pînă la travers Costinești.

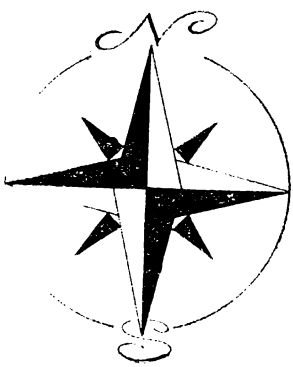
O jumătate de noapte în derivă, pe o mare fără o cută, la cîteva mile de Tomis.

Marți 20 iunie ora 13,15 intrăm în Tomis, fără nici o glorie, în afara experienței.

Vara de iahting a fost ratată.

Totul trebuie luat de la capăt, contînd pe profesionalizare, pregătire și exigență. Cînd ?

DIN NOU, PREGĂTIRI



Este vremea unui bilanț în care să fac două partide separate. Iahtul și Echipajul. Este vremea să-mi fixez un scop. Să apreciez și evaluez mijloacele prin care poate fi realizat întregul plan. Să analizez mediul social, limitele și posibilitățile lui. Disponibilitățile mele morale și materiale. Limitele mele și ale echipajului.

Fișa tehnică a lui „*Hai-Hui 2*" s-a scris în două croaziere însumînd o mie de mile marine ; condiții meteo dificile de la calm plat cu hulă, la rafale și furtună. Fișele psihologice ale coechipierilor sînt un fel de loterie în care perspicacitatea, rutina, spiritul de observație și analiza caracterologică pot juca skipperului feste regretabile. În ecuația „croazieră" există doi factori determinanți și constanți supuși perfecționării : iahtul și skippe-

rul. Echipajul este al treilea factor determinant, dar inconstant, cu un număr de necunoscute egal numărului de membri din care este alcătuit. Aici își găsește loc un al patrulea factor, de data asta imponderabil, numit : întîmplarea. Întîmplarea care-ți poate aduce la bord un echipaj de excepție ; ori unul mediocru, unul tare, care să „țină marea", ori unul slab care să n-o suporte. Am refuzat de la început formarea echipajelor după criteriul amarinizării anterioare, echipaje exclusiv din marinari încercați. Rațiunea poate fi stupidă, este cert incomodă pentru skipper, periculoasă și, după cum se va vedea, uneori, falimentară. Conform acestei rațiuni propagandistice, pînă la înființarea unui iaht-club de cursă-croazieră este necesar să beneficieze de croaziere cu vele pasionații din interiorul țării, care altfel nu au nici o șansă. *„Hai-Hui 2"* le-o oferă. Cum vor răspunde ei acestei generozități este necunoscuta și riscul asumat de skipper. Punctul de atins în spațiu este de fapt un program de cucerire al spațiului marin. Deci o succesiune de puncte geografice, din ce în ce mai îndepărtate, care să prospecteze pentru vele croaziere de o lună, două sau mai multe, vizînd Marea Neagră, Marmara, Egee, în limitele unui timp accesibil statutului concediilor la noi ; apoi Mediterana, apoi Oceanul Atlantic, apoi Oceanul Planetar, ca experiențe de excepție, cu toate că polonezii au uzurpat statutul de excepție al navigației oceanice sau circumnavigației, reușind performanțe notabile cum sînt cele ale lui Jaworsky și ale căpitanului Henri Jasknta, circumnavigator recent cu o performanță de senzație : 179 zile. Scopul acestei întreprinderi depășește simpla plăcere a skipperului de a vîntura mările, producînd scurt-circuite în familie, înlăcrimînd secundul, neliniștindu-și prietenii, golindu-și buzunarele și pierzîndu-și bună parte din timp cu chestiuni tehnico-administrative. Scopul vizează statuarea și oficializarea iahtingului de croazieră, școală a caracterelor, rezervă ultracalificată a marinei, poartă deschisă spre larg, spre un turism cu un preț de cost extrem de redus : animarea litoralului, atragerea navigatorilor de pe toate meridianele care au față de Marea Neagră o rezervă impusă de lipsa de facilități, adăposturi și servicii, neglijînd în folosul Varnei, nu numai Tomisul, dar mai ales

Delta, continent acvatic fabulos, rămas la o prospectare turistică rudimentară.

Disponibilităţile şi deschiderea mediului social la idee s-au putut constata atît în cartea *Cu „Hai-Hui 2" spre Sud*, cît şi în capitolul *„Cine răspunde sau episodul varnez ?"*. Se pune acut schimbarea opticii, sau mai corect crearea unei optici, unei opinii, unui interes larg pentru iahtingul de croazieră. Nu avem nici un fel de revistă, de tipăritură, care să înlocuiască la nivelul contemporaneităţii oficiile făcute la timpul său de *Liga Navală Română*. Este stranie această absenţă a Marinei din conştiinţa publică şi mai ales din aceea a tineretului. Absenţă nemotivată intrată în contradicţie flagrantă cu dezvoltarea marinei comerciale ; cu nivelul mondial atins de iahtingul de croazieră ; cu industralizarea turismului nautic şi implicit cu cota parte pe care ar aduce-o venitului naţional. Deci, fără altă presă decît a propriilor cărţi şi a rarelor intervenţii la radio, televiziune şi în reviste, să încercăm şi în acest spaţiu, marea cu degetul.

În consecinţă, lăsîndu-i pe ai mei la Neptun, tot în vara lui 1979, îmi iau sacul şi mi-l urc pe *„Hai-Hui 2"*, nu înainte ca un colonel de grăniceri să-mi aplice toate regulamentele cunoscute şi inventate ad-hoc, pentru vina de a-i fi deranjat siesta şi rutina. Depăşit momentul care-mi strică ziua, găsind înţelegerea normală la superiorii colonelului, Coco îmi molează parîma şi singur la bord ies din Tomis punînd prova pe Mangalia. Briză de la mare, deci de la travers. Navigaţie-test, pe o mare cu valuri uşoare. Singurătatea la bord este încîntătoare cu condiţia să ai un regulator de alură care să te ţină pe drum atunci cînd vrei să-ţi faci punctul, ori să bei un pahar de apă, ori să schimbi focul, ori pur şi simplu să trîndăveşti.

Cu toate că am coasta în vedere încerc sentimentul solitudinii absolute. Ştiu că orice s-ar întîmpla, nu pot conta decît pe mine însumi. Se repetă situaţia de la bordul avionului de vînătoare, cu deosebirea că acolo nu trebuia să ieşi din cockpit şi să te duci la prova pentru a schimba focul. Testul aplicat lui *„Hai-Hui 2"* se materializează pe o fişă tehnică : modificarea lestului pentru a mări planul antideriv şi a face iahtul ardent. Dotarea lui cu vele pentru vînturi slabe, moderate, tari şi de

furtună. Dezideratul echilibrării perfecte, care să dea eche neutră și iahtul ușor ardent nu este realizat încă. Nici etanșeitatea. Mai am nevoie de un motor auxiliar în afara bordului. De o anexă gonflabilă care să joace și rol de barcă de salvare. Dublez în larg talienele, intru aproape de digul de la Neptun-Casa Scriitorilor să fac semnalele de rigoare și acostez la Mangalia în avanport, la vedeta de patrulare VP24. Surpriză. Comandantul este căpitanul de rangul 2 întîlnit în drumul spre Varna la bordul lui VP 25, Constantin Moisuc, botoșănean sadea, care mă pune în relație cu cîteva lucruri și evenimente notabile : VP 24 și ospitalitatea acordată lui *„Hai-Hui 2"* ; furtuna care a surprins VP 12 în decembrie 1965 la 8 Mm travers de Vama-Veche ; apoi VP 29, vîntul și printre alții domnul Bernd Schelle, soția și copilul, hidrobicicletele și o întîmplare puțînd deveni tragică. Un om cumsecade, pe care-l stimez pentru îndărătnicia de a vrea să navige cu vele, cu toate că într-o vară, încercînd să ajungă la Istanbul, a ajuns la Sulina confundînd evident două puncte cardinale diametral opuse : Sudul și Nordul, mi-a făcut o critică orală aspră la cartea *Cu „Hai-Hui 2" spre Sud,* pe cînd lucram la iaht, pregătindu-l pentru croaziera 1981. Omul nu este mulțumit de cantitatea de MARE conținută în carte, după părerea lui handicapată de evaziunile în timpul și spațiul unei istorii ciudate (el spusese mai rudimentar), al comentariilor, sau pur și simplu al literaturii. Deci, omul simțea nevoia unui fel de manual tehnic, cu date exacte despre vînturi și curenți, locuri de ancorat și porturi, formalități și alte amănunte capabile să constituie un îndreptar și un ghid. Parțial avea dreptate. Numai parțial. Spațiul marin este altceva decît o întindere de apă supusă legilor fizice, mărginită de o coastă personalizată prin diguri, semnale luminoase, repere de navigație și pericole pentru nave. Acestea se găsesc fixate pe hărți, consemnate în documente, iar prezența lor fizică este îndeobște banală. Mă interesează umanizarea acestui univers. Istoria lui umană. Aportul adus de conștiința lucidă, creatoare, a lui *homo faber*. Altfel totul ar fi un pustiu populat doar de vînturi, valuri și nori. Mă interesează farul de la Cap Caliacra nu în sine, un turn cilindric

și atît, ci văzut pe furtună de la bordul unui velier mic, în spuma valurilor care izbesc stîncile imense, în țiuitul arboradei, în instabilitatea punții ; ceea ce este cu totul altceva. Nu renunț la acest punct de vedere care mă confruntă cu realitatea conștiinței istorice : dar nici punctul de vedere al pensionarului obsedat de mare și bărci cu pînze nu poate fi exclus dintr-o carte de gen. Omul cu pricina poate n-a simțit cît de reconfortant este pentru cel care pleacă, sau se întoarce cu barca sa cu pînze, să vadă răsărind din apele înspumate comanda metalică și silueta de oțel a vedetei de patrulare grănicerești, la bastonul căreia flutură pavilionul național, să urmărească manevra acesteia, perfect marinărească, în vîntul velierului și să audă glasul unui compatriot de veghe aici, stăpînind zgomotul elementelor dezlănțuite, fie și prin intermediul porta-vocii electrice.

Domnul Bernd Schelle din R. F. Germania a venit să-și petreacă concediul de vară pe coasta Mării Negre, în România, stațiunea Venus, împreună cu familia. Ca domnul Bernd Schelle au venit, ca deobicei, foarte multe familii germane. Locotenentul major Ionel Huștea, comandantul V. P. 29 și echipajul său își execută și în această vară programul impus de rigorile serviciului în marina grănicerească. Skipperul lui *„Hai-Hui 2"* întîlnise în mare V. P. 24, V. P. 26 ; V. P. 27 și la 5 august 1979 urmărise de pe plaja Neptun capul unui front de furtună materializat într-o formație de cirro-strați, apreciind pentru sine că vor urma zile cu vînt, tocmai bune să scoată în mare băieții cîtorva confrați aflați în concediu la Casa Scriitorilor, pe care-i mustruluise serios în vederea alcătuirii unui echipaj de juniori pentru vacanță. În aceeași zi și cam la aceeași oră, la cîteva mile mai la sud de locul unde skipperul nota sîrguincios ora apariției frontului, direcția lui de deplasare, culoarea mării și a nimfelor, asurzit de tranzistoare și sufocat de densitatea trupurilor înghesuite pe centimetrul pătrat de plajă ; domnul Bernd Schelle și-a luat soția și copilul, i-a urcat pe o hidrobicicletă ieșind la plimbare în vederea plăjii Venus. Ca el, alți 25 de turiști și viligeaturiști germani. Cu toată disciplina de care dau dovadă, se depășește linia balizelor.

Brusc, se întăreşte vîntul de la uscat.

Hidrobicicletele sînt purtate spre larg. Marea se montează. Bravii salvamarişti, mai mult pălării colorate şi poză decît eficienţă cu lotcile lor greoaie, propulsate cu rame, sînt scoşi din joc. Hidrobicicletei domnului Schelle i se fisurează un flotor. Omul sare în apă. Urcă flotorul pe un umăr. Încearcă să asigure astfel echilibrul hidrobicicletei pe care se află soţia şi copilul. De pe altă hidrobicicletă cade în mare unul din cei trei copii aflaţi la „bord". Îl susţin doar pernele de aer prinse pe braţele prea fragede ca să lupte cu marea. Tragedia îşi fîlfîie aripa peste cei care nu mai văd coasta. Atunci intervine V.P. 25. Trece de la o hidrobicicletă la alta. Culege copii sleiţi de emoţie şi frig. Mame îngrozite de a-şi pierde copiii înecîndu-se sub ochii lor. Pe Bernd Schelle epuizat de efortul de a juca rolul flotorului. Haine calde şi mîncare caldă. Apă. Apoi confortul navei austere de patrulare şi luptă. Domnul Bernd Schelle împreună cu soţia şi copilul s-au prezentat la vedetă înainte de a se întoarce în patrie, înmînînd salvatorilor o foarte caldă scrisoare de mulţumire, însoţită de o... atenţie în mărci vest-germane. S-a reţinut scrisoarea. S-au restituit mărcile... Valurile bubuie în carcasa metalică a navei V.P. 12. Este decembrie şi s-a instalat teribila furtună de NE. Cine din marinarii Mării Negre n-o cunoaşte ? La bord se face apelul. Nimeni n-a fost luat de valuri. Se etanşează nava. La travers Tuzla vedeta nu mai rezistă valurilor. Rangul 2 Moisuc se află la timonă. Decizia este luată. Să scape echipajul. Asta înseamnă o punere pe uscat. Unde ? Se defectează mijloacele radio. Spumă albă, clocot de valuri, vîntul mugind sălbatic. Agigea... Luptă dură. Încă. Şi încă. Constanţa... Portul... Odată cu el scurtcircuitul nervilor. — Vine 12 !... Vine 12 !... Marea. Vedetele de patrulare grănicereşti. Şi poveştile lor aduse auster la bordul lui *„Hai-Hui 2"*. Poveşti care umplu pustiul de ape cu amintirile oamenilor, umanizîndu-l şi dîndu-i dimensiunea istoriei... Altfel ? Ce-ar fi marea fără poveştile oamenilor şi ale navelor ?

Drumul de întoarcere Mangalia-Tomis se ratează o dată din cauza vîntului de N.NE. Încerc a doua oară, într-o

sîmbătă. „*Hai-Hui 2*“ a fost acostată de marinarii grăniceri la V.P. 27. Reţin solemnitatea cu care-mi pregătesc iahtul pentru marş. Vîntul cu 1—2 m/s din V.SV este tocmai ce-mi trebuie. Spre amiază se va întări. Este o supoziţie. Între 10,15 şi 11,00 zac în largul radei, scurs implacabil spre sud şi talienele pescarilor sub indiferenţa unei vedete militare aflată la ancoră. Ruliul face imposibilul să-mi rupă velele. Sînt în derivă pe o mare aparent pustie, dacă memoria n-ar popula-o cu trireme şi pînzare, cu silueta briculuí „*Mircea*“ şi acolo, pe comanda aceluia cu Jean Bart, sau cu celălalt „*Mircea*“, nava-şcoală la ancoră în seara mohorîtă plină de vînt, care a încheiat cea dintîi zi de marş a lui „*Hai-Hui 2*“ în 1978 ; „*Mircea*“ călătoriei fabuloase peste Atlantic, la bordul căruia deslușesc siluetele familiare ale prietenilor mei marinari şi glasul căpitanului de rangul 1 Hîrjan, venit prin megafonul electric pentru a-mi da certitudini şi speranţe. Uitarea este cancerul istoriei, un bun amic şi intelectual rasat, francez elveţian, a încercat ani de zile să-mi dinamiteze memoria socială, tocmai aceea care, depăşindu-mi biografia, se înfigea adînc în memoria neamului, susţinînd că lumea modernă nu mai operează în politic cu argumente istorice ci cu entităţi culturale, argumentele lui mă fascinau fără a mă convinge pentru că, oriunde pe glob echilibrul şi dreptul emană de la istorie: Spaţiul entităţilor culturale aparţine viitorului, atunci cînd recidiva agresivă a forţei şi a imperialismului se va consuma, amicul meu este un tip de anticipaţie şi notez sirguincios în „Caietul de cart“ jocul vîntului, înainte de stabilirea brizei diurne. După încetarea brizei nocturne spre orele 10,10 — calm plat în care cei doi poli termici, uscatul şi marea îşi schimbă polaritatea. Spre ora 11.00 începe briza de la larg. Undeva sub orizont faţa lucie a mării începe să se încreţească uşor. Urmăresc lacom frontul larg al acestor încreţituri apropiindu-se de iaht. Vîntul, abia o boare, desmiardă velele. La 11,30 am pe loch, 1,2 noduri. Îţi trebuiesc vacanţe uriaşe să poţi face iahting de croazieră la Marea Neagră. Sau măcar răbdare de fier. La 12.00 încă n-am dublat ultimul bloc din Mangalia. M-a bucurat întîlnirea cu unul din elevii caporali ai marşului trans-

atlantic, locotenent pe V.P. 27, campion de box la galele date în Atlantic să rupă monotonia traversadei. Îl văd pe comanda vedetei care face un rondou spectaculos. Sînt anunțat prin megafon să evit zona interzisă de la Neptun. De fapt navig cu vele, adică mă readaptez ritmului psihologic pe care mi-l impune vîntul și marea, extrapolîndu-mă ritmului cotidian într-o altă lume. Dacă este adevărat că timpul se scurge mai lent într-un sistem de referință mobil, decît într-un sistem fix, astronava și terra, atunci la bordul unui velier timpul se anulează pe sine, singurul ax de referință sezisabil rămînînd ciclul diurn, fenomen care ține de cosmos mai mult decît de timpul civil, înghesuit în mijloacele de transport în comun, să zicem. De aici schimbarea de optică a solitarilor, majoritatea rămași cu infirmitatea care-i face incompatibili cu socialul și timpul civil. Oameni care se salvează fie pe mare, fie pe insule îndepărtate, unde încă se poate racorda eul la priza cosmică a ciclului diurn. Să notăm : Moitessier, circumnavigator și în solitudinea insulelor polineziene, gînditor critic al sistemelor sociale contemporane și al experienței umane legate de ele. Moitessier și-al său *„Joshua"*, simbol al fenomenului social occidental numit „exodul pe mare".

La 13,35 vin la aterizare pe digul de la Neptun, ținînd prova pe Casa Scriitorilor. Recunosc secundul și copiii ; apoi pe vajnicul plonjeur și căutător de midii Corneliu Leu semnalizîndu-mi cu două prosoape stas, mov-portocalii „Drum bun". Îmi fac hagialîcul multifuncțional. Să-l liniștesc pe secund cu imaginea colorată a lui *„Hai-Hui 2"*, omagiindu-i astfel răbdarea și clemența arătată skipperului chiulangiu de la binefacerile concediului conjugal. Să irit retinele confraților, unii redactori-șefi de reviste literare, și eventual să provoc un contact direct cu iahtingul ; poate o rubrică, poate niște note de drum, poate... Să aflț dorința adolescentină a descendenților imediați și direcți. Oricum iahtingul și surful, mi se par mai demne decît zisele jocuri de societate, cînd la picioarele falezei se desfășoară pînă la vis și imaginație orizontul marin. Doldora de intenții subversive fac volta cu ochii la silueta secundului, căruia soarele îi pune o cască de aramă strălu-

citoare și desigur scap școta focului, bordul din vînt, o recuperez rapid, evit în ultima clipă talienele pescarilor fixate la NE de Olimp și spre orele 19,30 îmi fac intrarea în Tomis. Știu exact ce trebuie făcut ca *„Hai-Hui 2"* și skipperul său să poată visa la mările din sud...

...Iarna lui 1979—1980 este una de studiu. Revista *„Neptun-Nautisme"* are o rubrică suculentă intitulată *„Guide de croisière."* Pe lîngă analiza amănunțită a coastelor Franței, a porturilor, acceselor, marinelor, fotografiilor aeriene-color al acestor porturi, accese și marine, sînt analizate Antilele mici și îndeosebi Antilele franceze ; de curînd coastele nordice ale Africei sau cele vestice și, spre deplina mulțumire a skipperului, Marea Egee cu al său vînt Meltemi, insulele, croazierele posibile pornind de la Pireu, sensul de navigație, porturi, facilități, formalități. Mă fascinează ruta Samos (implicit istoria lui Ion Ghica, beyul care a stîrpit pirateria) Izmir-Rodos — areal pitoresc dens de istorie veche și contemporană, țărmuri fabuloase și sălbatice mai ales în Anatolia mediteraniană, unde turcii edifică porturi moderne de iahting. Au loc consfătuiri febrile cu doctorul Longin Arghiriu, relațiile sînt de curtoazie, a citit în materie dar n-a selectat bibliografia profesional și desigur cu inginerul, secundul din croaziera precedentă, ținut sub observație atentă, dinamic, plin de idei tehnice, operativ. Sînt oameni care-mi critică modul de a-mi constitui echipajele. Sînt amici care, știind episodul peron gara Constanța, mă sfătuiesc să nu-mi fixez o parte din responsabilitățile croazierei tocmai pe omul care m-a abandonat la întoarcerea din croazieră. Mai ales Stela nu acceptă prezența inginerului în echipaj. Știu că intuiția ei este cvasiinfailibilă, ceva de ordinul parapsihologiei, dar vreau să merg pînă la capăt, dincolo de croaziera 1980 conturîndu-se vag circumterra. Deci întîlniri repetate în biroul lui spre sfîrșitul orelor de program, apoi duminicile la Grădiștea, împărțirea rolurilor, liste de alimente văzute prin ochiul experienței noastre și prin exigențele medicului, entuziasm, epuizarea succesivă a sarcinilor asumate, ședințe operative, fulger pe un subiect care se încăpățînează să rămînă închis... Formalități grănicerești. Clubul *„Electrica"*-Constanța eliberează docu-

mentele care oficializează croaziera în grup de trei iahturi. Cu Nicolae Oglindă stabilim rutele. Ei vor Pireu ; eu Izmir. Cădem de acord să navigăm în formație pînă la Çanakkale, de unde să ne despărțim pentru a ne reîntîlni la Çanakkale și a ne întoarce acasă, în formație. Croaziera făcută astfel ar fi notabilă, marcînd un punct de referință în iahtingul românesc de croazieră.

Căpitanul-locotenent inginer Teodor Asimit a calculat adaosul de lest necesar echilibrării iahtului sub vele. Maestrul sportului Nicolae Calcan lucrează la completarea setului de vele : un genovez 1 pentru vînturi slabe, un genovez 2 pentru vînturi moderate și un foc de furtună. Într-o zi cu doctorul Arghiriu și inginerul măsurăm și el calculează suprafața randei cu prima terțarolă și terțarola a doua, pentru a ști cu ce echilibrăm la triunghiul prova. Buchisind cifrele, forțele și acțiune pe vele, misterele efectului de horn exercitat între extradosul randei și foc, îmi dau seama mai exact de ceea ce înseamnă *„Hai-Hui 2"* în mare, dincolo de colorit și plăcerea navigației în sine. Constat cu o plăcere intimă intensă că mă profesionalizez printr-o metodă mai grea, dar infailibilă : autodidactica. Căpitanul locotenent Ion Buta, a părăsit Academia, pentru nave. Îmi este aproape cu aceeași viteză de deplasare uluitoare și cu aceeași capacitate de a fi prezent în mai multe locuri în timpi foarte apropiați. Aici se deschide o paranteză. A aderenței sau a neaderenței marinarilor la iahtingul de croazieră și eventual la literatura care-i esențilizează. Cunosc, am mai scris-o, rezistența aviatorilor la cărțile izvorîte din experiența acestei dimensiuni existențiale. Confundînd literatura cu jurnalul de bord, căutînd să descopere identitatea reală a unor personaje care nu sînt decît personaje literare, amestecînd fortuit biografia autorului cu biografia eroilor literari, malaxînd timpul istoric cu timpul literar, ei resping de cele mai multe ori literatura de gen dacă nu este semnată de Clostermann să zicem, care le este indiferent sub aspect istoric determinat, ba sînt tentați să facă procese literatului, pentru evaziune morală. Antipatii personale, conflicte vechi de patru decenii, necernute de timp, neraport-

tate la atingerea istorie-personalitate, mentalități și optici prăfuite, înghețarea conștiințelor la nivelul unor timpuri erodate, pocnesc steril la periferia unei lumi care nu acceptă public diferențierea caracterologică. Coexistența lașității și a eroicului. A meschinului și a transcendentului. *Noi, Mircea și Atlanticul* s-a întîmplat să fie cartea unei premiere absolute a navei-școală *„Mircea"*, martoră a unor evenimente nautice în premieră mondială absolută. Ecoul ei în lumea marinarilor cvasi-nul. Inamiciții și optici meschine, dorința de nivelare dintre profesioniști, au adus scriitorului refuzul parțial al celor care, fatalmente, nu încăpeau la bordul navei-școală cu fotolașele lor cu tot, plus confortul marinarilor de birou și povești, cum există aviatori de birou și povești, sau profesioniști de varii profesii, de la meteorologi la agronomi ; care descifrează tainele profesiei lor pe asfaltul Bucureștilor. Iată cum glisăm din nou în social și nu putem să nu notăm superioritatea rece și simandicoasă a acelor marinari de confort terestru, care văd marea de pe faleză, atunci cînd jigniți în profesionalismul lor sacru de către terieni umblători real pe mare, conchid cu disprețul suficienței : — a venit și ăsta să ne învețe meserie !

De fapt este vorba de o optică. Îngustă. Meschină. Stupidă. Dar existentă. Scopul acestor rînduri este s-o semnaleze. De eradicarea ei se va ocupa medicul tuturor acestor genuri de maladii : timpul. Consemnez din nou entuziasmul unora, forță morală care mă mîngîie și dinamizează ; opacitatea și rea voința altora, convertite în cazul skipperului în încăpățînarea de a învinge.

Cîndva, inginerul scăpase într-o conversație de bord, ideea numărului impar în alcătuirea echipajului, astfel încît să se obțină ușor o majoritate în cazul luării unei hotărîri. Ciulisem urechea, urmărind în viața zilnică această glisare spre o „partidă", care să-și poată impune punctul de vedere, transcrisă discret în *Cu „Hai-Hui 2" spre Sud.* Este primăvara lui 1980 și se impune acut formarea echipajului. Nu plec la drum cu idei și planuri de subtext. Dar nu sînt atît de naiv să nu decriptez destul

de rapid ideile și planurile de subtext ale altora, chiar atunci cînd îmi arborez mutra numărul 4 să zicem ca bravul meu Bill, tovarăș de cabină la „*Mircea*", adică „inocență totală".

Skipperi cu sau fără barbă, cu sau fără pipă, cu sau fără echipament stas. Veghiați la inocența aparentă a prieteniilor prefabricate și conjuncturale, ca și la fatidicul număr impar. Ați putea, dacă nu v-ați asigurat din timp, să rămîneți solitari pe cine știe ce plajă, cu iahtul eșuat și cu „parii" luîndu-și bocceluța spre punctul cardinal care-i aranjează, așa după cum se va vedea la timpul potrivit. Era perfect dacă discuția asupra echipajului se oprea la existent : skipperul, secundul-tehnicus, și doctorul-vitalist și mus. Sînt suficiente cîteva gesturi, sau teste tip, pentru a stabili dacă cineva are sau nu îndemînarea necesară asimilării și practicării marinăritului în sine, de la noduri la schimbarea velelor, de la umblatul pe punte pînă la baterea bandulei. Doctorul rămîne un semn de întrebare. Inginerul propune împotriva propriei sale teorii a numărului impar, un al patrulea, adică doi ingineri, prieteni, pe rol de al patrulea. Alegerea se lasă pe seama hazardului administrativ. Cel care va avea formele gata la data plecării. Accept împotriva oricărei rațiuni. De ce ?

Chestiunea depășește faptul particular, îl întregește, vizează fișa caracterologică și direct planurile de perspectivă. Inginerul are calități evidente la un pol și defecte la fel de evidente la celălalt pol. Membru eficient în cea dintîi croazieră, participant activ la a doua, aștepta într-o rezervă binevoitoare apariția cărții care relata călătoria, spre a ști ce poziție să ia. Tipul acesta mereu înarmat cu o riglă de calcul pe care își socotește beneficiile, pierderile și statutul ; mă intrigă și interesează. În ipostază circumterestră aveam nevoie de un *tehnicus universalis*, care să rezolve problemele puse de la motor la mijloacele radio ; de la pompe la baterii și lumini de bord. Inginerul se indica pentru rolul : inginer de bord. Cu tot răul de mare care-l torturase, își făcuse carturile și era gata s-o ia de la capăt știind ce înseamnă o furtună la bordul lui „*Hai-Hui 2*". Știu că stau față-n față calități profesionale de prima mînă și un caracter contradictoriu, maniere care

jignesc, o infatuare pentru mine comică, pentru alții de nesuportat. Ca să pot hotărî, trebuie să mai încerc o dată. Oricine poate avea o clipă de rătăcire. Inginerul însuși trebuie să se definească.

Lăsîndu-i în plus posibilitatea să-și aleagă un coechipier necunoscut mie, prieten lui, dădeam curs ideii de „majoritate" care-l obseda. De fapt a posibilității de a-și face o „echipă" cît de mică, ca și a variantei de a constata ce atitudine își va impune. Astfel la lansarea cărții *Cu „Hai-Hui 2" spre Sud,* eveniment care a emoționat skipperul dincolo de rezonabil, mototolindu-i morga glacializată în redingotă și scrobeala cămășii, inginerul îi prezintă pe ceilalți doi ingineri candidați la rolul de mus. Băieți tineri, simpatici, un bucureștean jucător activ de tenis și un ploeștean mucalit, alpinist redutabil și ghid montan. Cei doi acceptă ca alesul să fie acela care obține cel mai repede pașaportul. Raționamentul acestui mod de a pune problema consta în faptul că cel cu pașaportul în buzunar putea lucra degajat la pregătirea tehnică a iahtului. De ce n-aș spune că entuziasmul profesorului Milescu de la Casa pionierilor bucureșteni, navomodelist de clasă, constructorul propriului său iaht și navigator pe ruta Giurgiu-Constanța, susținut de inginer, n-a transformat ospitalitatea librăriei „Mihai Sadoveanu" din Capitală, într-o deschidere spre mare și bărci cu pînze ? Se făcuse încă un pas către marele public, sau cel puțin către acela care iubea, visa, spera să navige ; sau pur și simplu se interesa de această dimensiune interioară.

Se întîmplă în aceste pregătiri îndelung gîndite, meticulos puse pe fișe, rod al unor întîlniri repetate în trei : skipper, secund, mus (Ion, al doilea inginer, bucureșteanul, se mobilizează rapid) și al unei corespondențe susținute cu doctorul aflat la Caransebeș, ceva ce aduce cu regula cheie a dramei antice : secvența de aur. Se strîng o mie și unul lucruri. Inginerul confecționează carabiniere extra după un excelent patent englezesc. Se stochează vopseluri și lacuri, pensule și echipament. Ion își pune soața la muncă. I se face sacul de marinar. Toată acțiunea asta laborioasă este plină de farmec. Stela care-mi demonstrase gradul înaintat de ingratitudine și egoism la care ajunsesem, tră-

gînd iarăşi chiulul pe mare, se resemnează şi participă chibzuit la completarea sacului de marinar. Şi dintr-odată, ajunşi la Constanţa pentru a verifica iahtul, secvenţa de aur. Adică nimic gata la iaht. De-abia de aici încolo încep pregătirile reale, eficiente.

La începutul lui mai 1980 skipperul avusese ideea să-şi doteze casa de la Grădiştea cu un sistem de încălzire centrală, zicea el ieftin şi economicos, investiţie care s-ar fi amortizat în cîţiva ani din economia de combustibil. Cu regretabila lui încredere în oameni, acceptase oferta unor serioşi trucaţi ; dovediţi mai apoi excroci reali. Prieteni dotaţi cu simţul realităţii îl întrebaseră dacă dispune de contravaloarea instalaţiunii ultramoderne, ultrarentabile, ultraeconomice. — Bani lichizi nu, dar în viitorul apropiat, în funcţie de apariţii, da, a răspuns plin de aplomb şi încredere profesională, mai sus-numitul. — Termină-ţi cuptoarele şi pleacă la anul, i s-a spus. — Voi fi cu un an mai bătrîn, s-a răspuns. Începe reumatismele ! Podagra ! — N-ai bani, a fost argumentul hotărîtor. — Aveţi voi ! Din atîtea bunăvoinţe colegiale şi prieteneşti se adună cît să-mi plătesc meşterii şi să migrez două luni spre Sud.

Confraţi şi prieteni au oftat cu amărăciune. Apoi au umblat la CEC-uri. Ca şi altădată. Rămînea să achiziţionez un motor. Rămîneau velele. Şi atîtea încă. Vizită protocolară la preşedintele Uniunii Scriitorilor. La preşedintele Fondului Literar. Da ! Sînt solvabil. Iată într-o săptămînă voi fi în librării... Într-o seară Stela mă pune în faţa unei liste pe care sînt înşiruite nume de prieteni, în dreptul lor grupuri de cifre, dedesubt o linie şi un total scris caligrafic, cu cifrele îngroşate astfel încît să-mi percuteze retina.

— Sîntem ruinaţi, spune.

— Aproape, constat filozofic.

— Ce facem ?

— Ridicăm velele, frumoasă doamnă.

— Pe urmă ?

— Văzînd şi făcînd !

Aşa se explică faptul că cei doi excroci îmi găuresc pereţii, fac moloz şi mizerie pe tot parcursul lunei mai,

înşirîndu-mi turul caloriferelor în contrapantă, că banii se topesc văzînd cu ochii şi că un telefon al inginerului mă precipită la o adresă dată prin Mica publicitate de unde achiziţionez un motor „Veterok" de 12 CP absolut nou. Şi tot aşa se explică cum, împotriva tuturor datelor aparent obiective care ar configura imposibilitatea materială de a duce la capăt aventura „termică" şi aventura marină, aceste două aventuri se realizează cu ajutorul dezinteresat al unor oameni departe de a fi milionari ; desigur mai chibzuiţi decît skipperul căruia îi acordă un larg termen de garanţie morală. Radioscopie etică, stimulatoare ; conştiinţa că nu eşti singur într-o junglă unde un impas material te prăbuşeşte şi te scoate la marginea societăţii, certitudinea solidarităţii şi a prieteniei reale, confirmarea demnităţii civice şi a imposibilităţii falimentului la scara celei mai mici unităţi sociale : familia.

Constănţenii fixaseră data ridicării ancorei : 1 iunie. Stela şi copiii sînt la şcoală pînă la 15 iunie. Este cazul ca bunicii, aşa bătrîni cum sînt, să vină la Grădiştea. Luna mai, superba lună mai, legată de calendarul viei şi al livezii, de ploile salvatoare şi desigur de avatarurile formelor. Merge greu la doctor. Inginerul devine retractil. N-a dat încă actele. S-ar putea să plece la Londra pentru o comunicare ştiinţifică şi oricum nu poate cere Londra şi Grecia în acelaşi timp. Piersicii au făcut băşicare. Arhitectul Sandu Florea care desenează epopeea pentru cei mici *Strămoşii* a fost distins la concursul european de bandă desenată pentru cărţi ştiinţifico-fantastice. Zilele sînt prea scurte. Nopţile se dedică fişelor Mării Egee. Sînt pe rînd muncitor necalificat la „termică", calificat la vie şi livadă, iarăşi necalificat la roabă şi cărămidă, sînt după mese cînd inginerul şi Ion vin la Grădiştea să lucrăm ; apoi sînt ploile torenţiale, apoi este alergătura după o mie de lucruri, începînd cu varul şi terminînd cu alimentele conservate, apoi este toceala pentru un nou examen de calificare marinărească şi la 26 mai după miezul nopţii plec la Constanţa pentru a sări dincolo de secvenţa de aur. Din Bucureşti îl iau pe inginerul ID venit

cu „cel mai bun maistru din România", un șvab de lîngă Timișoara, bucureștenizat de multă vreme.

Toate lunile astea demente care m-au hărțuit nemilos, mai corect pe care le-am ațițat să mă hărțuiască pînă la autolichidare, își spun cuvîntul. Adorm la volan o fracțiune de secundă. Redresez pe buza șanțului. Îl găsesc pe inginer la iaht. Venise de duminică. Adică de ieri.

Se repartizează sarcinile. Coca trebuiește rașchetată, chituită, vopsită, etanșată. După-masă avem consult cu prietenii mei marinarii. La 12.00 inginerul cu mine sîntem la examene. Timpul face explozie.

Seara consult cu marinarii. Ca întotdeauna căpitanii locotenenți Buta și Asimit. Și desigur căpitanul de rangul 1 Hîrjan. Inginerul Asimit a desenat adaosul de lest scara 1/1. În timpul liber, împreună cu doi tineri entuziaști Viorel Samson și Lucian Neguț, au îmbunătățit interiorul. Îl avem alături pe fostul șef de echipaj de la *„Mircea"*, maistrul principal Smaranda, pe Coco, skipperul de la *„Speranța"*, pe maistrul Enache și iată-l la consultul tehnic pe nea Nicu Calcan. Există o bunăvoință manifestă la Direcția Marinei Comerciale și la căpitănia portului Constanța. Ceva s-a schimbat în optica față de iahtingul de croazieră. Marți și miercuri lucrăm în draci. Terminăm chituirea, dăm o mînă de minium de plumb pe opera vie și lest, s-a rașchetat și lăcuit puntea și opera moartă, am fixat lăcrimare la încastrarea cabinei cu puntea, ne-a sîcîit și încurcat un dulgher bețivan, prostovan și vorbăreț ; miercuri 28 mai la orele 17 pe un vînt rece ne ducem la librăria „Mihail Eminescu", unde a venit directorul editurii „Albatros" să lanseze la Constanța *„Cu Hai-Hui 2 spre Sud"*. Avem concurența unui meci de fotbal ; îi avem pe prietenii de la *„Mircea"* — cei statornici și o parte din echipajele clubului *„Electrica"*. Cele două iahturi ridică ancorele duminică 1 iunie. Secundul meu tot așteptînd Londra, nu are nici o formă pentru croazieră. Nu-mi spune că alpinistul ploeștean are pașaportul în buzunar. Ion, tenismanul, este și el fără pașaport. De la Caransebeș încă nici o veste... Atmosferă de librărie, pionieri, flori, bilanț. Încă o cantitate de muncă respec-

tabilă pentru a da iahtul la apă. Băieţii pleacă la Bucureşti. Rămîn să mai pun la punct interioarele. Să dau ultima mînă de lac la punţi. Totul se face în asalt şi pe bucăţi. Inconvenientul de a sta la 300 de kilometri departe de mare. O întîlnire cu elevii la liceul „Mihail Eminescu", goană la Ostrov să trec Dunărea cu bacul, apele venite mari, bacul nu trece decît la o dată incertă, iau Dobrogea în răspăr şi, făcîndu-mi bilanţul, mă apucă disperarea. Au lucrat trei zile şase oameni şi iahtul este departe de a fi gata pentru lansare. Hotărît, chestiunea devine lux costisitor dacă nu se găseşte o altă formulă.

Marţi în 3 iunie constănţenii nu şi-au dat iahturile la apă. Nicolae Oglindă vine cu paşapoartele să obţină viza greacă. A apărut în librării *„Biografie de război"*. Meşterii mizerabili chiulesc de la lucru, în schimb încearcă şantajul cerînd avansuri substanţiale. Întîmplarea mă duce în casa unui gestionar de magazin sătesc. Cele mai stranii împerecheri ale luxuriei şi prostului gust ; culminînd cu un „bar" sui generis, căruia nu-i lipseşte nimic de la vatra cu hotă, grinzi, taburete de bar şi restul tacîmului. „Pentru prieteni mai simandicoşi", zice tejghetarul din satul rătăcit în Cîmpia Română. Acasă, iadul. Aşa-zişii meşteri se ceartă pe bani. Casa spartă, moloz, pereţii arşi de sudură, suduri neterminate, dezolant. Îţi trebuiesc nervi de oţel. Cărţile, tablourile plutesc în nori de praf. Se sparge încă folosindu-se şpiţul şi barosul. În fiecare zi cel rămas vine cu tot felul de alţi meşteri să termine sudurile, să-şi înşire măruntaiele de fontă şi fier. Interiorul intim, curat, răsfăţat în albul imaculat al varului, profanat de oameni care nu au conştiinţa economiei, a curăţeniei, a respectului de sine în contradicţie cu alţii, exemplari sub toate aspectele, unii uluitor de bine pregătiţi profesional, veniţi să cîştige un ban cinstit în timpul lor liber.

Miercuri 11 iunie. Tempestă. Ceva de iad. Îmi culcă la pămînt cel mai frumos prun, rupîndu-i rădăcinile „din vînt". Telefon de la căpitanul inginer Asimit. Cele două echipaje constănţene au ridicat astăzi ancora. Telefon de

la Caransebeș. Doctorul are pașaportul. Telefon de la secund. Ploeșteanul are pașaportul. Cei care de fapt au pregătit iahtul, nu au încă formele. Aștept. Ar fi inechitabil să procedez altfel.

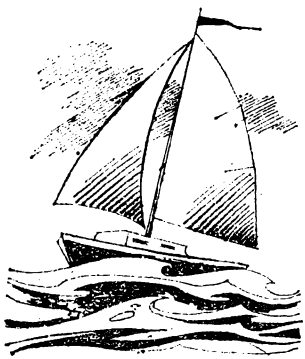
Zilele trec apăsător. Probe de apă la instalație. Fisuri sau fîntîni arteziene care împroașcă zidurile. Sudorii se perindă ca pe tobogan. În sfîrșit. Un Mandache din nordul Moldovei oprește hemoragia cu știința meseriei și conștiinciozitate. Casa arată ca după un incendiu. Trăiască confortul modern. În plus, bătrînul Raj călcat de Horia pe bătătură, la propriu, se repede și-l mușcă de două ori de piept. În primele zile de vacanță. Alarmă, spital, supraveghere, medici, consult și desigur spaima. De fiecare clipă. Dar dacă totuși ?

23, 24, 25, 26 iunie. Domnul Raj perfect egal cu sine. Apare *Strămoșii,* începutul unui serial istoric în bandă desenată. Secundul are pașaportul. Alpinistul ploeștean îl are. Îmi pare rău de tînărul și entuziastul inginer I.D. Mi s-a părut loial și cu un umor stăpînit. Umblînd noi după un radio telefon am dat peste un tip de demagog perfect, afabil, care a făcut un expozeu plin de poezie la aventura marină, la condiția lui legată de întreprinderea pe care o conducea, ne zicea „măi băieți, mă, ce fericiți sînteți", exclama patetic „ah, marea" și iar ne fericea cu acel jovial și inofensiv obraznic „măi băieți, măi" (aveam bine peste 56 de ani, eram îmbrăcat corect, bărbierit, tuns și etc.), am surprins o privire a lui I.D. strecurată pe sub gene și un gest : răbdați, adică, să ne dea radiotelefonul, asta-i principalul, spuneau privirea și gestul. Aiurea. Demagogul nu ne-a dat nici un radiotelefon. Am rămas cu un cîștig în tipologie și cu acel afabil „măi, băieți, măi". I.D. este *fair-play.* Perfect *fair-play.* Ajută în continuare la pregătirea iahtului de marș. S-a terminat sudatul și spartul în casă.

Mîine ne întîlnim la Constanța, cei patru ai echipajului. Doctorul din Caransebeș. Alpinistul din Ploiești. Skipperul de la Grădiștea. Secundul din București. Cele două echipaje constănțene au un avans de 11 zile.

Acasă totul rămîne pe umerii Stelei.
Zarurile au fost aruncate.
Este prea tîrziu să mi le retrag de pe masa de joc.

LANSAREA



Lucrurile ar putea rămîne la aparenţe şi ritmul precipitat al pregătirilor de plecare, la pitoresc şi culoare. Mi se pare, rulînd spre Constanţa cu maşina plină de bagajele mele şi ale doctorului, că de fapt înnod strîns capetele aceleiaşi parîme, că noua croazieră este în fond o altă faţă a aceleiaşi aventuri existenţiale şi că în mod straniu şi explicit mi se pun din nou în lumină cîteva din temele fundamentale ale vieţii. Teme fără de care existenţa ar însemna un pustiu arid şi steril, limitat la inconfortul biologic şi avatarurile vieţii sociale. Îl citisem în adolescenţă pe Socrate şi la vîrsta generozităţii absolute, mă fascinase nu numai posibilitatea pe care-o aveam de a mă cunoaşte şi a mă lua în stăpînire pe mine însumi; dar mai ales ideea prometeică de a mă construi pe mine însumi. De atunci sezisasem, vag este drept, dar cu ardoare, contradicţia etică între ceea ce crezi, ceea ce zici şi ceea ce faci şi luptam mai mult intuitiv şi din orgoliu să reunesc într-o unitate limpede raţiunea, credinţa şi voinţa. Apoi a venit şcoala providenţială a zborului şi slujitul sub drapel în aviaţia de vînătoare, eliminînd orice disponibilitate morală fie şi embrionară pentru calcul şi interes, învăţîndu-mă dramatic că a cunoaşte înseamnă a acţiona şi că de fapt auto-construcţia se manifestă dincolo de reflexie în valorificarea multilaterală a eu-lui şi în lupta dură, aducătoare de cucuie de

toate gradele şi formele, cu compromisul, rutina şi parvenitismul.

Mă fascinau biografiile puse cu orice risc în slujba unui ideal. Începînd cu descoperitorul smalţului francez, să zicem, acel redutabil meşter Palissy care şi-a ruinat familia arzîndu-şi în cuptorul lui de olar lemnele luate pe credit, mobila şi gardurile, apoi, în disperare de cauză, duşumelele casei, în ţipetele exasperate ale femeii care-l făcea nebun de legat. Palissy a descoperit formula smalţului francez asemănător celui chinezesc, intrînd în armonie cu sine şi cu universul.

Aşa cum a intrat în armonie cu sine, printr-o totală dezarmonie familială doctorul, mai tîrziu Longin, care şi-a cîştigat dreptul la personalitate prin stăruinţă şi curaj, şi care, la vîrsta copilăriei, pentru repetatele lui chiuluri în larg cu bărcile pescarilor, a fost legat de piciorul scării şi bătut zdravăn, fără ca represiunile paterne să-i modifice gîndul scelerat de a trăi cîndva, plenar, aventura marină. Una din temele fundamentale la care meditez rulînd cu viteză spre Constanţa, pe cît posibil în afara acţiunii radarurilor miliţiei, este aceea a Armoniei. Întreprindere pe cît de dificilă tematic, pe atît de vulnerabilă în clipa coborîrii ei în concret. Păcătuiesc fericindu-i cu ipocrizenie pe cei care realizaseră armonia dintre conformismul general şi propriul lor conformism şi desigur înfierez vehement de la o tribună imaginară a oratorilor moralişti de profesie, insul stupid care-şi asumă riscul luciditaţii şi pe cel al fidelităţii, pe cel al responsabilităţii şi, în sfîrşit, riscul cel mai costisitor, adică acela al adevărului.

Urcînd şi coborînd onduleurile tectonice ale stepei dobrogene în peisajul cu jeturile pulverizcente de apă iradiind curcubee, gîndesc la echipaj, la modalităţile de a ne cunoaşte şi a sluji adevărului căruia ne consacrăm, ca şi la avatarurile cosmice ale acestui dificil an 1980. Mi se pare că se conturează un spaţiu spiritual constant, care se include în cel marin, sau mai corect care mă leagă de cel marin, printr-un joc al întîmplării : nava-şcoală „Mircea" şi Atlanticul.

Spaţiul este unul geografic care implică istoria, se numeşte Cîmpia Română şi Dobrogea. revine fascinant

între mine și mare ca o dimensiune interioară de structură, ideile îmi fug pe parbriz dizolvîndu-se în marea aurie de grîne încă nesecerate și-mi spun că anul de grație 1980 este pe cît de ciudat pe atît de plin de surprize, negînd vehement posibilitatea stabilirii unul *statu quo* armonios între skipperi și megacosmosul care impune universului planetar o conduită bizară.

Anotimpurile și-au pierdut personalitatea. Marile centre de maxime și minime barice care reglează sistemul vînturilor pe Terra acționează straniu, ca să nu mai vorbesc de influența exploziilor solare asupra acestora, ca și asupra iubitorilor de mare și în general asupra tuturor cetățenilor onorabili, cu sau fără afecțiuni cardiace. Mai suspomenita activitate solară nu numai că a pus sub semnul întrebării vacanța la mare, fiind pricina unei susținute literaturi de specialitate și interdisciplinare, pro sau contra acestei vacanțe (cu concluziile ce se impun skipperului) ; dar și-a împins influența atît de departe, încît a perturbat gîndirea logică și echilibrul moral al unora dintre noi pînă acolo unde se află limita, care, trecută, anulează omul, lăsînd în locul lui propria-i caricatură ; ori și mai tragic, anonimatul. Atribui acestei stări malefice a megacosmosului sensibilizarea latențelor negative care au făcut ca doi din membrii echipajului să devină din substantive proprii (nume, prenume cu inițiala tatălui, profesie, stare civilă, vîrstă, semne distinctive, umor, știință de carte, cultură, vise, aspirații, necazuri, triumfuri și înfrîngeri, cu un cuvînt biografii), deci să devină din substantive proprii, substantive comune, excluzîndu-se nu numai din legica personalității așa cum o gîndea Socrate ; dar și din legile gramaticii care ar fi obligat să fie personalizați prin majusculă.

Aceleiași stări malefice dovedită de megacosmos îi atribui apariția uraganului *„Allen“* taxat drept cel mai cumplit al secolului ; cu toate că pînă mai ieri atributul a fost deținut de uraganul *„David“*, studiat în amănunțime de skipper, ca și uraganele *„Frederic“*, sau cele feminine ca *„Donna“*, *„Ines“*, *„Cleo“* sau *„Flora“*. Anul 1980 se dovedește mult mai lipsit de umor meteorologic decît anul 1979 socotit ca an de vîrf al formării depresiunilor

tropicale, în consecință nu grozav de indicat croazierelor marine cu veliere mici, punînd în valoare cu ascuțime interdependența dintre marile și tulburătoarele fenomene ale naturii și viața noastră cea de toate zilele, desigur, cu o infinitate de nuanțe care personalizează și diferențiază.

Nesezisînd în profunzime influența malefică a megacosmosului și a încărcăturii electrice suplimentare pe cap de locuitor, skipperul iahtului *„Hai-Hui 2"* s-a lăsat cuprins de vraja totală pe care-o exercită stepa dobrogeană asupra intuiției lui istorice și debușînd în stil mare pe cheul portului Tomis, a omis din calculele lui această influență asupra structurilor psihologice labile, regimului vînturilor și instabilității marilor centre depresionare ; omitere care, după cum vom vedea, putea să-l șteargă din controale înainte de planificarea făcută judicios și să finalizeze stupid un plan în care se investise total...

...Adusesem motorul auxiliar, bagajele mele și ale doctorului. Inginerul-secund adusese adaosul de chilă, plus bravul meșter în adevăr excelent, cu o cultură solidă și un ochi-soluție, remarcabil. Ca de obicei parcăm mașinile stil tabără de care, barînd tribordul iahtului, cu portbagajele spre acesta și un spațiu de lucru între iaht și portbagaje. Ziua de *vineri 27 iunie* se arată clementă, însorită, servind drept trăsură de unire zilei de 28 iunie, sîmbătă, cînd este convocat întregul echipaj.

Mi se pare că pregătirea iahtului pentru lansarea la apă constituie una din etapele esențiale ale croazierei, fecundă și nuanțată, deschizătoare de perspectivă în toate sensurile. În cel uman, definind colectivitatea de susținători, care fără să facă echipaj, sau dorind să facă echipaj cîndva, ajută tehnic, material, prin muncă, pregătirea iahtului și a echipajului. Pe lîngă această colectivitate care s-a autoconstituit, există aderenți spontani, oameni de pe cheu, pescari amatori sau împătimiți ai mării care sînt prezenți cu de toate, de la ajutorul dat la raschetat, pînă la scule, consult și mînă fermă cînd este vorba de lansarea la apă. Tot acum se definesc calitățile și minusurile membrilor de echipaj, atașamentul lor la idee, dragostea pentru nava care-i va purta pe val. În acest proces complex, cu nimic fotogenic, dur, migălos, unde munca necalificată se

împletește cu cea de specialitate, cu totul altă specialitate decît cea de la uscat, se definesc caracterele, se sudează prieteniile, se diferențiază înclinațiile și ochiul skipperului, atent la fiecare gest și fiecare reacție, înregistrează îndemînări sau neîndemînări ; mod de a umbla pe iaht și a se strecura în cabină ; vechiul instructor de zbor își distribuie atenția și după trei zile știe exact dacă doctorul face sau nu față la postul prova ; sau dacă alpinistul este sau nu mai eficient la același post. După teoria care obligă skipperul să acorde cecuri în alb pînă la proba contrarie, se împart sarcinile pe echipaj. Adică secundul, răspunde de punerea la punct tehnică a iahtului, avînd la dispoziție pe cei doi membri de echipaj, din care prezent este deocamdată numai doctorul. În plus se afiliază meșterul Walter și Jean electricus. Consultant tehnic căpitanul inginer Asimit.

Skipperul ajută unde este nevoie, își pregătește documentele, aleargă pentru a completa inventarul, duce tratative, se prezintă autorităților, face protocol, totul cu mină de satrap feroce, avîndu-i aproape pe nea Nicu Calcan, căpitanul-locotenent Buta și desigur pe rîngul 1 Hîrjan.

Doctorul venit de la Caransebeș este găzduit la fostul lui comandant de pescador, Ghiță Costache, care-l aduce la iaht și care se adaugă listei noastre de consilieri. Este un fapt pe care-l notez și subliniez. După un an de ambarcare, după un an de condiții dure, doctorul și comandantul său au rămas prieteni. Există deci la doctor o dimensiune, o disponibilitate care merită toată atenția. Ca orice doctor care se respectă, Longin este jovial, plinuț, dotat cu o chelie respectabilă, plin de bunăvoință și, mi se pare, cu un umor așezat. Mă încîntă rapiditatea cu care intrăm toți în acest joc al rolurilor de echipaj, joc fermecător de subordonare cvasimilitară, entuziasmul cu care se acceptă sarcinile și se execută ordinele, formula după care acționăm. Mă încîntă ținuta acestor bărbați maturi, trecuți brusc la atitudini adolescentine, scăpați din rigiditatea profesionalului și a rangului lor social, de sub supravegherea consoartelor, purtînd berete albe sau șepci, sfidînd regula după care un chirurg își menajează mîinile cu o pedanterie exasperantă (la Grădiștea îi sugerasem doctorului că dacă pe iaht

va avea intenţia să folosească aceeaşi cantitate de apă pe care o folosea aici spre a-şi spăla mîinile, probabil va fi aruncat la rechini) mînjindu-şi-le cu vopseluri cu o voluptate de ţînc nesupravegheat. Recreem de fapt lumea adolescenţei, eliberîndu-ne vizibil de constrîngerile cotidiene şi asta îmi dă o senzaţie mustoasă, suculentă, plină de voie bună, făcîndu-mă să uit mizeriile încălzirii centrale ajunsă la impas prin dispariţia frauduloasă a meşterilor, ca şi lista finanţelor familiale care sublinia falimentul temporar.

Sîmbătă în 28 iunie, inginerul începe rodajul motorului la butoi. Trebuie fixat adaosul de lest. Verificată instalaţia electrică. Înlocuit becul de la catarg, cu unul puternic, în speranţa că, fiind la vîrful catargului, va putea fi văzut de la comanda navelor. Fixată sirena. Trebuieşte montat straiul prova pe care Walter a trecut carabinierele de invergarea focului. Cu doctorul ne asumăm punerea la punct a interioarelor. Torid. Cer limpede după o lună de ploi torenţiale, vînturi şi frig.

...Onorabilul doctor este trimis pe cheu să spele banchetele îmbrăcate în piele sintetică. Aici este nevoie de o privire panoramică, una cam de la înălţimea catargului. Sînt cîteva grupuri distincte : cei care lucrează la fixarea chilei, inginerul care armează catargul aşezat pe capre, Manuela, fiica doctorului, profesoară de engleză şi Gaby, soţia doctorului, tot profesoară de engleză, care au primit o listă de tîrguieli şi demarează cu comandantul Ghiţă Costache, privitorii obişnuiţi, skipperul de pe şalupa *„Lebăda"*, nea Marin Petrache, şofer de autobuz care dă o mînă de ajutor, privitori neobişnuiţi semnalaţi rapid de flerul skipperului, golani de port în căutare de furtişaguri, sînt expuse la soare parîmele şi şcotele, este înşirată vesela, sînt deschise trusele de scule, cutiile de vopsele şi pensulele ; apoi sînt bărcile pescarilor care acostează sau pleacă în larg, pescadoarele şi desigur forfota de hidrobiciclete şi bărcile de agrement, spectacol lamentabil într-un port de turism, care taie prova ambarcaţiilor profesionale, le abordează la inspiraţia vîslaşilor improvizaţi, apoi este goeleta *„Speranţa"* la locul ei de la cheu, sînt pescăruşii şi dincolo de dig, marea.

Primesc la bord banchetele spălate sîrguincios de doctorul care le clădește savant la pupa, după ce se uscaseră la soare. Constat că se întărește briza. Doctorul o ignoră. O rafală îi zboară bancheta în apă. Operează cu cangea. Pescuitul se dovedește dificil. Asta stînd comod pe cheul de piatră și beton, fix prin definiție. Poate o să-i sugereze ideea notabilă că pe mare aceeași întîmplare devine o problemă. Deci doctorul chinuia cangea vînturînd cu ea apa portului, sub privirea ironică a căpitanului Asimit. În civil fiind, acesta și-a atras mustrarea de cuviință pentru neparticipare la salvarea banchetei.

Iahtul este un monstru nesătul de munca noastră. Noaptea de sîmbătă ne găsește cu toate înșirate pe cheu, cu iahtul parcă abia scos de la iernat și, slavă Domnului este sfîrșitul lui iunie. Căldurile din ultimele zile au uscat filele corpului. Toată munca noastră de chituire plus vopsire s-a dus pe apa sîmbetei. Și din interior și din exterior vedem printre file. Totul trebuie luat de la capăt. Alpinistul ploeștean nu s-a prezentat încă. Privind haosul de parîme, echipament, de manevre și hărți, de documente și canistre, mă apucă disperarea. Am senzația că nu vom ridica velele nici peste o lună. Stabilim un program de urgență și fixez data irevocabilă a ridicării velelor marți 1 iulie, adică peste două zile. Pare imposibil, dar trebuie.

Duminică 29 iunie. Ziua de naștere a Stelei, echipieră fidelă, omniprezentă, aflată mereu la postul ei de luptă. Este la Grădiștea cu copiii și bunicii. Sînt la bordul iahtului cocoțat pe cavalet. Avem lume care ne ajută. Nea Nicu Calcan se ocupă de armarea catargului. Căpitanii locotenenți sînt prezenți. La ora 10,30 stopează o mașină de Prahova din care coboară tribul alpinistului. Soție, copil, soră. Bietul om nici nu-și trage sufletul, cînd îl iau în primire de la înălțimea punții. Într-o oră n-a mai rămas nimic din morga lui și a doctorului. Sînt năclăiți de minium și pitură, bineînțeles „terorizați" după formula perfidă lansată de Longin. Femeile au primit o listă de tîrguieli. Prietenul nostru, Tașcu Șatrapeli de la „Electrica", susținător pasionat al iahtingului de croazieră, vine la iaht și se interesează de nevoile noastre tehnice. Pe cînd macaraua ? mă întreabă. — Mîine la ora 12,00 ! răspund spre stupoarea

echipajului... trebuie să fug la Grădiștea, să duc mașina, asta după masă. Să mă întorc mîine în zori cu toți ai mei. S-a oferit să ne ducă la Constanța prietena noastră, graficiana Angela Balogh. Secundul pleacă și el la București să-și lase mașina și să-și aducă părinții. Babilonul era un tîrg pașnic pe lîngă petecul de cheu unde ne foim noi și cei care ne ajută, iar o rachetă sub presiune un fleac pe lîngă tensiunea interioară a echipajului. Cazarea familiilor, tîrguieli, fuga după vele, rodajul motorului cam la voia întîmplării, inginerul nu mai rodase un motor auxiliar în doi timpi, specialiști ad-hoc, oameni care în loc să descurce, încurcă, ura, vine pitura antivegetativă și bolcaua cade pe cei doi novici : doctorul și alpinistul. Se adaugă o rețetă obligatorie : după întinderea ei cu pensula, pitura antivegetativă trebuiește păstrată umedă, pînă la darea iahtului la apă. Treaba se face cu... găleata. Executanți : doctorul și alpinistul. Probabil își vor lua cîmpii. Cine este alpinistul ? L-am văzut trei minute la lansarea cărții, venit de la Ploiești tocmai pentru ideea de echipaj. Nu știu ! Un entuziast. Un inginer proiectant de instalații de foraj, cu o soție surîzătoare și un băiat de vîrsta lui Horia, fascinat de posibilitatea de a naviga cu vele oferită din senin. Se pare că la o sindrofie inginerul-secund povestise cealaltă croazieră și... Un băiat cu ochi albaștri, solid, săritor, fumător și excelent muncitor. Inginerii se înțeleg vorbind eliptico-tehnic, don'Walter cuprins de entuziasm tip Murfatlar a dat o gaură în chilă unde nu trebuia ; Jean și-a terminat electrica, avem și o splendoare de acumulatori, sirena ne sparge timpanele, generatorul mai mult nu pornește dar inginerul ne asigură că este o încăpățînare de moment ; iar logodnica lui, cuminte și răbdătoare privește haosul cu ochii resemnării.

— Gata ! Cînd mă întorc să găsesc totul O.K. !

— Fără grijă ! Drum bun !

Băieții rămîn să termine ce mai este de terminat. De fapt, per total, sîntem spre final. Constat din nou solidaritatea celor din Tomis. Regret că pitorescul nea Gogu își ia ambarcația și o duce la ghiol. Constat din nou că un echipaj de croazieră trebuie să numere măcar un bun tehnician, cu o pricepere largă, de la motoare în doi timpi la

electricitate cel puțin. Mai constat că și această croazieră este rodul unor bunăvoințe colective ; al unui cerc de entuziaști dezinteresați și că, *„Hai-Hui 2“* reprezintă acum materializarea unui vis, avînd obligația să țină la catarg flamura permanenței acestuia.

S-ar putea imputa autorului faptul că, ajuns la această pagină, încă n-a luat largul.

Ar fi o imputare superfluă.

De fapt croaziera a început de la prima pagină a acestei cărți. Am pasageri pentru București. Gaby, soția lui Longin și meșterul Walter... Ca în destui ani, am ratat și anul acesta să sărbătorim, fie și în doi, ziua soției mele. De fapt, o recunoaștere. De fapt un omagiu. Pentru tot ceea ce înseamnă nu numai în simbol și ideal. În realitatea dură și hărțuitoare de fiecare zi. Mereu spun „la anul“. Sau „mîine“... De ce niciodată „astăzi“ ? ! Sînt plin de remușcări și de-o infinită tandrețe, astfel încît descinzînd gen trombă la Grădiștea, prima întrebare este dacă toată lumea are bagajele făcute și stă pe picior de plecare. Ratez. Bunele mele intenții se sabordează. Ce ne-am face dacă ele n-ar înțelege neîndemînările noastre ?

Luni 30 iunie Angela ne depune pe cheul portului Tomis. Doctorul cu alpinistul au aruncat pe opera vie zeci de găleți cu apă, să păstreze umedă pitura antivegetativă. În plus, alpinistul a dormit la iaht, făcînd același sport peste noapte. Zi febrilă. Nelu Tinca și cei de la „Electrica“ sînt prezenți. Automacaraua vine la ora fixată. Lăcuit, cu puntea îmbibată cu ulei de in și apoi lăcuită, pitură și antivegetativ pe opera vie, balcoanele piturate în alb, adaosul de chilă montat, plus copastii la puntea prova și țintebine între balcon și cabină, *„Hai-Hui 2“* prins în chingi arată festiv și încurajator. Manevra de lansare este condusă de nea Nicu Calcan. În clipa cînd macaraua saltă iahtul de pe cavalet, doctorul și alpinistul înarmați cu pensule și cutii de antivegetativ se reped și piturează rapid părțile cu care iahtul s-a sprijinit pe cavalet. A fost o întreagă manevră de cricuri și abilitate atunci cînd Teodor Asimit cu băieții lui au ridicat iahtul să pitureze locurile neatinse de noi cu pensula. Emoția cînd brațul macaralei se rotește

și „*Hai-Hui 2*" se află suspendat deasupra apei. Apoi cuvenitele plăceri. Chila atinge fundul și desigur iahtul face apă, ca orice navă din lemn care se respectă. Din nou doctorul și alpinistul la hamalîc. Se scoate apa cu găleata din plastic. — Ritm rapid. Haide, doctore ! Altfel ne ducem la fund !...

Doctorul a mai văzut vapoare și apă. Acolo pe pescador, apa nu intra printre tăbliile bordajului ; dar ce s-o fi petrecînd în sufletul alpinistului ? Toată lumea este de acord... Se va umfla. Pînă atunci, la găleată. O zi și o noapte. Două zile și două nopți. „*Vive le yachting*" va striga alpinistul la a o suta găleată deversată peste bord, semn că abia de la acea cifră în sus va fi posedat de umor, trăsătură de caracter care-l va părăsi subit după eșuajul de la cap Karakova. Pînă atunci, pe furtună sau în calm plat, în momentele cele mai grele sau cele mai ridicole, vom auzi mereu acest „*vive le yachting*" venit de la alpinistul care se va fi întrebat de o mie de ori ce dracului caută pe bărcuța asta cu pînze cînd munții... Ah, munții !

Nea Nicu Calcan conduce operația de ridicare a catargului. N-am mai avut vreme să modificăm talpa și să facem alte buloane de fixare, prevăzute cu piulițe și asigurate cu contrapiulițe. Odată catargul pus la post constatăm cu o infinită bucurie două lucruri înveselitoare și anume :

— Straiul prova a fost montat la pupa, în consecință toate carabinierele focului sînt la pupa, deci inutilizabile.

— Straiul pupa este montat la prova, deci nu avem carabiniere pentru invergat focul.

— Una din fungi a fost armată invers.

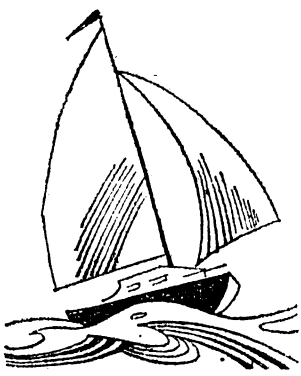
Există două soluții pentru a remedia chestia cu funga. Straiurile, adio ! Ori dăm jos catargul, lucru dificil cu forfota din port și valurile stîrnite de această foială, ori...

— Inginerule, spun duios... Ești alpinist ! N-ai vrea cumva să te cocoți în vîrful catargului ? !

Inginerul măsoară din ochi cei nouă metri de catarg oscilant. Nea Nicu Calcan îi spune că totul va merge strună, cu un nod de scaun la funga randei și că-l va ridica și asigura perfect. Alpinistul consimte. Spectacolul este de prima mînă. Ingeniozitatea marinărească a găsit soluția acestui impas și prin forța și îndemînarea vechiului velist, com-

binate cu tehnica alpinistului, lucrul se rezolvă văzînd cu ochii. Nea Nicu Calcan îl trage și asigură la tachet, alpinistul ajunge la crucetă, apoi în vîrful catargului unde schimbă sensul fungii. Bravo ! Băiatul îmi devine drag. A nimerit din Ploiești drept pe un iaht, i s-au cerut o mie de lucruri sîcîitoare și acum, tam-nesam a fost invitat duios să se cocoațe la 9 metri oscilanți, pe un catarg cît brațul. A făcut totul fără nici un moft. În plus strigă vesel „*Vive le yachting !*" Se pare că am un echipaj excelent. De ce n-aș striga la fel de vesel : „*Vive le yachting*" ! ? !

SUS VELELE !



Ca formula „*Vive le yachting*" să fie fiabilă, este necesar ca mai întîi de toate instrumentul iahtingului, iahtul, să fie pus la punct pînă în cel mai mic amănunt. Recunosc că experiența primei croaziere a adus multe îmbunătățiri la bord și că alte multe idei de îmbunătățire au rămas în stadiul dorințelor și al necesității, fără să se materializeze. Este dificil să găsești meșterul care să se dedice confecționării și montării a o mie de repere metalice, din lemn, plastic și cordaje ; skipperul este în afara problemei, singurul care putea face cîte ceva și care a făcut realmente cîteva piese a fost inginerul-secund, ajutat de Walter.

Cu toate că *marți 1 iulie* ziua hotărîtă să ridicăm velele iahtul face încă apă din belșug și, după un consult tehnic, mă hotărăsc să-l ridic pe cavalet pentru a descoperi gaura de apă, sîntem aproape gata cu esențialul. Nea Nicu Calcan a astupat cu stupă locul din pupa babord pe unde gîlgîia apa. Presiunea a aruncat stupa dintre filele bor-

dajului. Inginerul Asimit spune că acolo iahtul a stat sprijinit pe cavalet în mod inegal și s-a forțat o filă din opera vie. Nea Ion Nanu responsabil al punctului de pescari sportivi, zice să las iahtul în pace. Garantează că în douăsprezece ore nu mai intră un strop de apă. Stejarul se umflă mai greu. Să amînăm plecarea cu o zi. S-ar putea să aibă dreptate. Renunț la ideea scosului pe cavalet, pînă mîine. Oferim lemnului timpul normal de lucru. Lestul modificat urmează să-și dovedească eficiența în marș cu vînt strîns. Dintr-o dragoste exagerată pentru frumusețea lemnului de stejar, n-am acceptat să chituim opera moartă și s-o pitură în albul imaculat de rigoare. Făcînd-o, eliminam cîteva zeci de căldări de apă înfiltrate printre file. N-am reușit să astupăm canelurile dintre filele punții, contînd doar pe infiltrațiile de ulei de in și lac. Pe aici deferlanții și valurile care vor încăleca prova vor țîrîi șuvițe subțiri de apă ; spre disperarea alpinistului. N-am reușit să izolăm locurile de încastrare ale spiraiurilor prova. Vor fi locurile cele mai nenorocite pe unde vom avea scurgeri suculente de apă în interior. Lăcrimarele fixate la încastrarea cabinei cu puntea vor fi doar parțial eficiente. Capitolul etanșeitate n-a fost rezolvat, cu toate că peste placajul tuturor spiraiurilor am aplicat plăci de aluminium, dovedite ulterior ineficiente, grele și acumulatoare de căldură. Inginerul-secund a confecționat un sistem simplu de blocare a pisicii de la școta randei, sistem eficient care m-a scutit de mizeria culisărilor periculoase în cazuri de ampanare, ușurînd cartul în derivă, în calm plat și hulă. Montînd straiurile invers, ne-am eliminat ușurarea manevrelor la focuri. Sistemul cu chei de împreunare imaginat de Nicolae Calcan a rezolvat chestiunea doar parțial. Focurile sînt velele esențiale ale unui iaht armat în sloop, ca urmare manevra lor trebuie să fie ușoară, simplă, rapidă și sigură. Și aici am realizat o îmbunătățire doar parțială. Am cedat din nou comodității inginerului-secund și n-am insistat să se confecționeze baiere de terțarolă la randă, mulțumindu-mă cu cele vechi, montate pe ultimul rînd al ochiurilor de cioară, cu dimensiuni meschine, greu de înnodat și deznodat. Am făcut rău, chinuindu-mă cîinește cu ele, cînd am rămas

la bord numai cu doctorul. După cum am făcut mizerabil ori de cîte ori am abdicat de la realizarea evidenței pînă la cel mai mic amănunt, dînd cîștig de cauză comodității mele și a echipajului, ca și dublului meu, samariteanul zaharisit și stupid, aflat la bord să încurce skipperul, tip despre care am vorbit la începutul acestor mărturisiri. Elementul motor al iahtului, greementul, se prezintă îmbunătățit în materie de vele. Catargul, opera lui Iacob, este impecabil ; talpa catargului în schimb este meschină și prezintă o siguranță relativă. Întinzătoarele nu au contrapiuliţe și se pot slăbi, necesitînd o supraveghere continuă, mai ales cînd iahtul rulează pe valuri. În materie de navigație, am de executat patru traversade la estimă, Marea Neagră — dublu sens și Marea Marmara. Compasul nu se poate compensa ; erorile lui nu sînt trecute pe o fișă a deviațiilor ; iar alidada n-a mai fost montată din lipsă de timp. Aici nu sîntem cu nimic superiori polinezienilor, lui Columb sau a navigatorilor din secolele mai îndepărtate, decît dacă socotim prezența lochului totalizator de mile, drept pandantul compasului de navigație. Gresat cu o vaselină grafitată, lochul se va simți atît de vesel și zglobiu, încît va alerga mai repede decît viteza reală, ispravă care, dîndu-mi bătaie de cap suplimentară, nu-mi va grești prea mult calculele de navigație. Deci rămîn la formula : navigație estimată și implicit costieră, cînd va fi cazul. Am pregătit pe fișe drumul Tomis-Izmir, am hărțile și instrumentarul de lucru necesar. Inginerii îmi garantează buna funcționare a motorului auxiliar ; luminilor de drum și a celor din interior. Rezerva de apă ne ajunge pentru 10 zile de mare. Alimentele pentru 45 de zile. Stela a preluat operația : aprovizionare, grupînd eforturile echipei feminine care este alături de noi, cu o eficiență evidentă. Fetele fac tîrguielile, ele țin legătura cu „exteriorul“ ele ne alimentează, ele găsesc mereu un ultim lucru de cumpărat, ele descoperă goluri noi în frontul pregătirilor de plecare. Inginerul-secund și-a adus părinții și logodnica. Există la mama lui, pentru care am o simpatie veche, un fel de adorație totală. L-a crescut greu, muncind fără nici un menajament pentru ea și are certitudinea că centrul universului este fiul ei. De fapt este

în adevăr centrul propriului ei univers. Această dragoste totală, acele conversații între patru ochi, cînd mă întreabă tainic dacă este adevărat că tot ce ține de acest drum nu se rezolvă integral de fiul ei și nu emană de la fiul ei, mă înspăimîntă și mă încîntă în același timp, făcîndu-mă să înțeleg mai exact infatuarea și convingerea fiului că este cu adevărat centrul universului... Probabil că, dacă mama l-ar fi pus în față oglinda adevărului, secundul n-ar fi dezertat de la post, problema trece direct în tezele de sociologie și cum nu toți ne naștem din mame spartane, cum moraliștii noștri și sociologii sînt fascinați de aspectele globale ale vieții cetății și neglijează unitatea ei de bază, adevărul acesta dureros al complicității familiale rămîne o problemă deschisă, deocamdată fără tangență cu pregătirile de plecare.

Manuela, fiica doctorului, și-a făcut prieteni din Horia și Voica. Chiulesc la plajă și gravul Horia îi face confidențe. Ah, Eva ! Soția alpinistului a cusut o perdea care să despartă postul prova de careu. Avem în jur o armată de sprijinitori și prieteni. Cerul senin, marea albastră, frigurile plecării îmi dau bice. Rațiunea și prudența numără orele necesare stejarului să treacă la condiția de operă vie. După-masă facem o vizită împreună cu prietenul nostru căpitanul locotenent Buta la „*Corsarul*", superbul jawl care a înghițit două existențe : aceea a inginerului Mierloiu și a soției sale. Îmi este o ciudă adîncă pe hazard și-mi vine să-l sugrum pe inginer. Dacă ne-am fi cunoscut acum cinci ani, *Circumterra* era un lucru de domeniul amintirii. „*Corsarul*" putea fi construit de la bun început în acest sens. Inginerul nu s-ar fi irosit într-o muncă de ocnaș care a construit o navă cvasiinutilă la Marea Neagră ; iar eu aș fi găsit partenerul cu care să-mi satisfac orgoliul de a considera Oceanul Planetar ca pe singurul univers care mi se potrivește. Drept răzbunare, cu un cinism lucid, flagelez gazdele, le arăt defectele la amenajări interioare, agit ideea unei asociații care să facă din „*Corsarul*", iahtul circumnavigației. Doctorul îmi face semne prin care-mi cere să renunț la filipică. Nu renunț. „*Corsarul*" îmi place, cu toată forma lui mai puțin modernă. De acum, din secunda asta aș trece cu Piratul cum

își spune inginerul Mierloiu, la realizarea interioarelor pentru a pregăti „*Corsarul*“ de drum.

— Dacă ne-am fi cunoscut acum cinci ani, spune alb, Piratul.

— Dacă, replic și-mi vine din nou să-l sugrum.

Revenim la „*Hai-Hui 2*“. Inginerul îi fixează motorul. Apa a încetat să mai intre în pîrîiașe. Abia o supurație lentă. Nea Ion Nanu a avut dreptate. Spre seară echipajul este la bord. Dincolo de acvatoriu, familiile reunite. Dau la posturile de plecare. Se pornește și încălzește motorul. Cu ifose, cu scîrțuri, motorul își revine la normal. — Mola pupa ! Doctorul recuperează parîma. — Mola prova. Alpinistul ne dezleagă de la geamandură. — Motorul la jumătate ! Inginerul secund accelerează ușor. Glisăm lin pe apa lucie a portului. Acostăm la cheul unde nea Vasile își are legate bărcile și hidrobicicletele. Stela a lăsat copiii la familia Asimit. Voica are febră. O voi afla la sosirea din croazieră. Astă seară rămîne la bord. Dau liber echipajului pînă mîine la orele 07.00. Pînă la miezul nopții rămîne de vardie alpinistul pe care-l voi schimba dublat de Stela. Noaptea dinaintea plecării vreau s-o doarmă la bord. Astăzi s-au încheiat listele cu cumpărături și contabilitatea ținută de Stela în Jurnalul de bord își arată eficiența. Mîine se aduc la iaht ultimele pachete. Cu tot regimentul meu sîntem oaspeții familiei Asimit. Cad din picioare de oboseală. O baie fierbinte mă remontează. La orele 24 inginerul mă duce împreună cu Stela la iaht. Copiii continuă să-și doarmă somnul liniștit și împăcat. Rămîn cu Stela sub adierea caldă a brizei de noapte. Pentru ea microuniversul acesta din lemn îngust și scund, veșnic legănător, înțesat de parîme, școte, vele, ustensile de bucătărie și echipament, căptușit cu aparatură care nu-i spune nimic este pe cît de neînțeles, pe atît de ostil. „*Hai-Hui 2*“ s-a transformat într-un inamic personal. În viziunea ei, ar fi jucat rolul confortabil de popas la mare, cel mult de iaht de agrement pentru cîteva ore petrecute nu departe de coastă. De cînd „*Hai-Hui-2*“ năzuiește aventura marină, țese împotriva lui un păienjeniș abil de intrigi care folosesc toate resursele unei imaginații fecunde, dublată de veșnica viclenie a femeii. Totul într-o argumentare fără reproș.

Starea precară a bugetului s-ar ameliora brusc prin vînzarea sus-amintitului obiect incomod, sursă a disputelor de principiu. De la economia familială ajungem în domeniul eticii, moralei și echității. Aici mă zdrobește, găsindu-mă fără argumente tocmai pe terenul de luptă al propriei mele profesii. În ce chip și cum fac echitabilă viața în doi, cînd de la începutul vacanței o șterg pe mare, lăsîndu-i pe umeri toată povara casei și a copiilor, plus grija rătăcitorului pe ape ? ! De ce n-ar fi valabilă reciproca ? Să rămîn eu acasă și să plece ea într-un voiaj de-o lună, condițiilor precare pe care le oferă *„Hai-Hui 2“* preferîndu-le pe cele confortabile oferite de O.N.T. ? ! Concede că putem face voiajul O.N.T. în doi... Argumentele sînt solide. Flamura echității conjugale este ținută în mîini ferme. Ciocanul de foc face breșe adînci în apărare. Și dacă ?... Cine-mi dă dreptul ? Copiii ? Viitorul ? Sînt silit să lupt în încercuire. Pe urmă lacrimile. Fac figură de prizonier, de învins, de ispășit și cîștigînd secundă după secundă, caut fisura pe unde să-mi strecor spre larg măcar duhul !... Dulcile lacrimi femeiești. Viclenele lacrimi femeiești... Nu se știe cînd găsesc zăbreaua cea mai slab încastrată în zidul fortăreții. De aici în colo este vorba de răbdare, perseverență și timp. Ca și de masca numărul 2 „impenetrabilul skipper R.T.“ Cînd mi-am scos trupele din încercuire, Stela redevine Secundul. Își asumă o parte importantă din pregătirile de plecare. Participarea ei devine solară și de bun augur. Principiul armoniei își găsește punctele de sprijin și argumentele. Preluînd visul, îl transformă în acțiune. Acțiunea, cadrul care ne definește pe amîndoi. Acțiunea comună, conjugată pe aceleași obiective. Evadăm din domeniul dubiului și al echității absolute, în spațiul fecund al aspirației. Al scopului. De aici în colo skipperul este liber să se afișeze cu pipa, tricoul de marinar, să-și scoată de la frigider rezerva de bicepși și răbdarea pusă la congelat. Este surprinzătoare schimbarea bruscă de umoare la secundul Stela și la skipper. Pînă în noaptea asta cu nave legate la cheu, cu țipete scîncite de pescărușii, cu luminile portului lunecînd tremurat pe apă, pînă în noaptea asta cu arome grele de iod și val, de piatră încinsă și cer înstelat, certitudinea a fost a bărba-

tului şi dubiul înfricoşat al femeii. Iată că din clipa în care „*Hai-Hui 2*“ îi învăluie în vis, legănîndu-i uşor, din clipa în care noaptea îşi însinuează întunericul catifelat între ieri şi mîine, spaţiu imens bîntuit de toate spaimele şi întrebările lor, femeia eliberată de incertitudine s-a abandonat somnului profund, eliberator şi bărbatul, treaz pe cuşeta legănătoare se lasă bîntuit de dubiu. Oricît ar apela la raţiunea d'Artagnan-Matamores, la raţiunea eliberatoare şi compensatoare a somnului, acesta nu vine nici atunci cînd chemarea se face yoghinic prin reglarea ciclului respiraţiei. Noaptea se încarcă de electricitate şi remuşcări. De disperarea despărţirii. Viitorul apropiat pare absurd. Inutilul îşi fîlfîie poalele în careu. Imaginaţia handicapată de acţiunea dură a pregătirilor îşi eliberează monştrii în timpul fără timp punctat de respiraţia uşoară a femeii. Ah, laşitatea care te scoate pe puntea umezită de rouă sub pretextul că cercetezi constelaţiile, vîntul şi marea. Ca şi cînd, nu ţi-ai fi asumat liber riscul de a rămîne lucid, cu toate consecinţele ce derivă.

Miercuri 2 iulie, ziua plecării. Mă scol de la 04.00. Ştiu că mai sînt de făcut o mie de lucruri. De pus la punct altă mie. Prima grijă : santina. Scot 5 litri de apă. O găleată mică din plastic. Excelent. Îmi cunosc iahtul. Peste două zile santina va fi cvasiuscată. Programul este făcut pe ore şi minute. Sper ca echipajul să nu întîrzie. Asta mi-ar da peste cap toată planificarea. Aici este locul unei paranteze profesionale şi psihologice. Toată tevatura pregătirilor se reflectă diferenţiat asupra celui care deţine responsabilitatea totală şi a celor care au responsabilităţi parţiale. Atunci cînd echipajul de iahting nu doarme la bord, petrecîndu-şi noaptea dinaintea plecării cu cei dragi, prima lui obligaţie morală funcţie de care se judecă ziua startului, este prezenţa la bord la ora fixată. Dinamica ultimilor pregătiri, punerea în mişcare a angrenajului rolurilor de echipaj, optimizarea eforturilor, ţine de această oră fixă. Întîrzierile atrag inconveniente imprevizibile. Cel dintîi şi previzibil este punerea skipperului sub presiune. La ora 06.30 Stela este luată de inginerul Asimit şi dusă la copii. Îmi rămîn 30 de minute să-mi calculez drumul compas pe

două variante. Constanța-Bosfor și Tomis-Cap Caliacra-Bosfor ; să mă bărbieresc și să-mi aranjez hărțile în ordinea folosirii lor. Am anunțat prietenilor, susținătorilor și autorităților ora probabilă a ridicării velelor. 10.00. Între 06.50—06.59 fac ultimul control al iahtului și al pregătirilor de plecare. Am pe fișe studiul amănunțit al drumului sub toate aspectele : hidroclimatic, meteo, regimul vînturilor dominante, anomalii magnetice, influența coastelor, porturi de ajutor, ancoraje și golfuri, formalități vamale, porturi unde se fac aceste formalități în Turcia și Grecia, cursul valutar. Acest complex de date, mi-a determinat opțiunea în alegerea drumului și anume : contez pe o traversadă rapidă fără escală a Mării Negre, traversadă care este compusă din două etape : Tomis-Cap Caliacra, costier ; Cap-Caliacra-Bosfor navigație estimată. Sper ca cei doi membri de echipaj noi, doctorul și alpinistul, să se amarinizeze ușor, cu atît mai mult cu cît doctorul a navigat un an de zile pe traulerul „*Constanța*". În Marea Marmara voi beneficia de ramura extrem vestică a musonului și de vîntul regulat de N.E. ; iar în Egee de vestitul și durul Meltem. Am notate toate insulele care au comun fenomenul periculos al tramontanelor, prăbușiri de mase de aer din vîrfurile munților spre suprafața mării. Prima parte a croazierei nu pune probleme deosebite decît în Marea Neagră, unde vînturile bat neregulat. Din Marmara la Izmir și poate Rodos, am vînturi portante și de la travers. Cu pescajul relativ mic al iahtului pot să-mi asigur „piciorul pilotului", adică cei 50 centimetri de apă sub chilă, în majoritatea porturilor fixate pentru escală. Tragedia de la Fastnet din 1979, una din cele mai cumplite care a îndoliat vreodată cursa-croazieră mondială, m-a obligat să fac o analiză profundă a capitolului numit „protecția meteorologică" a croazierei. Participanții la regată, skipperi comandînd echipaje încercate și iahturi oceanice sau de navigație de larg bine utilate cu aparatură de navigație și-au trecut protecția meteo pe seama celui mai puternic ordinator din lume „*Cray-One*" instalat la Reading în Anglia, deci în zona geografică a regatei, ordinator finanțat de 27 de state europene, capabil să înghită și să prelucreze în fiecare seară mai multe miliarde de infor-

mații. Buletinele meteo emise după datele prelucrate de „*Cray-One*" erau decriptate de susținătorii echipajelor și prin radio-receptoarele de bord aduse la cunoștința navigatorilor și skipperilor. Aceștia s-au dispensat de vechiul și bunul obicei al marinarilor de odinioară de a cerceta semnele schimbării vremii după barometru, nori și culoarea mării. Depresiunea formată la 12 august în sudul Groenlandei l-a surprins pe „*Cray-One*" și, o dată cu el, echipajele încrezătoare în capacitatea lui monstruoasă de a prelucra miliardele de informații venite de la sateliți, nave, stații meteo și aeronave. În consecință „*Cray-One*" n-a dat alarma. Furtuna a surprins echipajele în larg, tragedia s-a consumat cu toată intervenția masivă a navelor și elicopterelor. De aici obligația asigurării protecției meteo cu mijloacele bordului, cu atît mai mult cu cît demagogul acela stupid la care apelasem pentru radiotelefon ne-a lipsit de ori ce legătură radio. Am confecționat pentru uzul echipajului un *Caiet de Previziune Meteo*, în care se vor trece toate datele meteo consemnate obligatoriu de fiecare cart. De la direcția și viteza vîntului, la ora și minutul apariției celor dintîi cirro-straţi, la culoarea soarelui în amurg sau la răsărit, de la culoarea lunei, la halo și culoarea cerului. Obligatoriu, din 4 în 4 ore, indicațiile termobarometrului. Sper să pot prevedea apariția fronturilor de furtună și în general schimbarea vremii cu cel puțin 12 ore ca fenomenul să se producă. Timp suficient să-mi iau un minimum de măsuri preventive. *Caietul de Cart* și *Jurnalul de Bord* completează documentele care-mi prezintă situația iahtului, a mării, a cerului, a echipajului, sinteza evenimentelor spațiului geografic și a celui spiritual cărora le aparținem. Nu mi-am redactat un plan de drum și unul de aterisaje, cu toate că eram posesorul unei documentații complexe care mi-ar fi îngăduit această pregătire strategică îndeobște ținută la zi de navigatorii scrupuloși. La veliere intervine mereu imprevizibilul numit vînt, funcție de care se fac aterisajele și intrările în porturi. Planul de drum este alcătuit mental, ține cont de vînturile dominante și în Egee de sfaturile navigatorilor cu vele, charter sau skipperi-sondă care au stabilit sensul croazierelor : de la NE spre S.SE și întoarcerea spre V.NV. Mijloacele de

manevră, de combaterea incendiilor și astuparea găurii de apă sînt la post. Îmi lipsește o anexă de legătură cu uscatul cînd stăm la ancoră, și o barcă pneumatică sau o plută de salvare. Arborada a fost verificată de la capelatură la talpa catargului. De asemenea cîrma, luminile de drum, motorul auxiliar, sirena, aparatura de navigație. Cambuza a fost făcută la grămadă ; fără să se neglijeze esențialul : miere, lămîi, ceai, cafea, salamuri de Sibiu, pesmeți, fructe dezhidratate, sucuri. Astăzi ambarcăm conservele. Mi-am luat măsuri pentru a evita două din pericolele principale : om la apă și incendiu la bord. Pentru om la apă am stabilit ca obligatoriu portul centurii de siguranță pe timp de noapte și pe furtună. Incendiul îl prevenim prin amplasarea canistrelor de benzină la puntea pupa, departe de orice sursă de scînteie, prin folosirea aragazului cu arzător incorporat, fără racorduri care să scape gazul și prin interzicerea fumatului la bord. Rămîne al treilea pericol mortal : abordajul. Statisticile *Lloyd* spun că trei nave de peste 500 t. se abordează zilnic în lume. Iau hotărîrea înțeleaptă să mă exclud din statisticile *Lloyd*-ului dublînd prevederea și prudența, pentru a suplini imprudența și neglijența acelor *navigatroces vulgaris* care populează evasiepave cu echipaje imbecile, comandate de alcoolici inveterați. Pentru asta am stabilit carturi duble noaptea, șef de cart și timonier fiind ori inginerul-secund, ori skipperul, dublați de alpinist, ori doctor. Timonierul se ocupă de navigație, vele și observare, dublura avînd rol principal observarea mării, a traficului și ajutor la manevra velelor. În orice situație dubioasă, cartul are obligația să trezească skipperul și să-l cheme în cockpit. Împotriva evidenței și a experienței croazierelor din 1978, din lipsă de spațiu pentru cambuză, am hotărît să stocăm o parte din conserve în santină cu riscul de a ridica nivelul infiltrațiilor, lăsînd un spațiu liber la cuplul maistru pentru a scoate apa cu ispolul, de fapt o cană din tablă extrem de eficientă. Inginerul secund a făcut o echilibrare aproximativă a încărcăturii, însă doctorul susține că iahtul este ușor canarisit în babord, bordul unde sînt stocate canistrele de apă. Este ora 06.59 minute și 30 secunde, sînt bărbierit și am arborat ținuta de bord, pantalon scurt,

tricou marinar, caschetă cu coafă albă, pantof alb. Iahtingul înseamnă şi prezentare. Per total echipajul mi se pare excelent. A dovedit-o la treabă. Inventiv, priceput, harnic, plin de zel, cu umor suculent, conştient că „*Hai-Hui 2*" nu este nici pe departe atît de confortabil ca transatlanticul „*France*". Mi-am luat toate măsurile ca să-l apăr de umezeală şi frig, pretinzînd fiecărui echipier să-şi aducă echipamentul corespunzător.

La 06.59 minute şi 59 secunde trag linie şi închei bilanţul la capitolul Pregătirea croazierei. Îmi vîr ochelarii în toc. Plin de avînt trec pe cheu avînd pe retină proiecţia propriei mele dorinţe : echipajul braţ la braţ coborînd panta falezei, plin de entuziasm, frenezie şi dor de larg. Ne-am potrivit ceasornicele aseară : al meu arată ora 07 şi 10 secunde, nici urmă de echipaj, imaginea falsă mi se şterge de pe retină şi simt efectiv cum mă electrocutează un fel de spasm care probabil a deschis o valvă prin care un compresor neştiut începe să-mi facă presiune interioară. La 07 şi 5 minute încerc să mă decomprim, căscînd gura ca peştii scoşi pe uscat. La 07 şi 6 minute ajung la concluzia că am de-a face cu nişte tembeli, oameni fără conştiinţa momentului, stupizi şi lipsiţi de educaţie. Cerul este senin, vîntul bate vioi din S.SE, adică din prova, am arborat pavilionul naţional la straiul pupa şi ghidonul armatorului la crucetă, lista cu lucrările de terminat agăţată deasupra mesei de navigaţie mă mitraliază cu rafale scurte, îmi jur că-i trimit acasă cu riscul de a da dracului totul şi constat cu mîhnire că practic exerciţii care ar trebui să-mi aducă stăpînirea de sine şi calmul olimpian şi că... Minutele se scurg mizerabil. Încep să apară pescarii, marinarii de la diversele nave, cască-gură, pescăruşii se ocărăsc pe acoperişuri, patrulez cu îndîrjire între prova şi pupa ca la şi 10 minute să văd ceva ce seamănă a doctor, mascat după un vraf de pîini şi pungi, înaintînd în derivă spre iaht.

...Tîrziu, apar inginerii, cu figuri angelice. Chestiunea mă depăşeşte. N-o pot înţelege. Mi se pare pur şi simplu scandalos să întîrzii peste ora anunţată. Dar cînd faci parte din echipajul unui iaht care în două ore trebuie să ridice velele ? Orice comentariu al faptului este de prisos. În aer şi pe mare sînt situaţii în care totul depinde de secundă. Eşti

sau nu capabil să te sincronizezi cu secunda. Să te salvezi sau să pieri. Este un exerciţiu de a fi. Poate şi un exerciţiu de caracter. De demnitate. Nu pot trece peste el. Detest oaspeţii care se anunţă la o oră şi vin surîzători după ce şi-au aranjat toate treburile, la ore imprevizibile, stricîndu-mi ziua de muncă. Nu irosesc timpul nimănui şi nu accept ca cineva să mi-l irosească pe al meu. Probabil vorbim limbi deosebite. Mă miră inginerul-secund. Este milimetric, punctual şi ordonat. Secundele se precipită. Prietenii noştri şi-au pus automobilele la dispoziţie pentru cursele de ultimă oră. Cheul s-a populat cu familiile venite să asiste la plecare. Micile incidente şi ciocniri inevitabile, pricinuite mai ales de transformările subite suferite de inginer în clipa cînd joacă în public şi pentru public. Un fel de Fernando Magalhaes-Magellan ca aer, combinat cu un veşnic negativist. Ţine neapărat să-mi amplaseze la postul prova o canistră cu benzină — susţinut de tatăl lui. Am oroare de spectacol. Mai ales în asemenea situaţii. Rangul 1 Hîrjan îmi şopteşte „sub nici un motiv la prova". Este şi firesc. Un incendiu la prova, ar devora tot iahtul. Canistra este coborîtă pe cheu şi dată în custodie. Apar conservele. Doi metri pătraţi pe cheu plini de cutii şi ambalaje.

— În cinci minute să dispară totul de aici, îi spun doctorului.

Se apucă de treabă cu alpinistul şi Manuela. „A dispare" însemna după mine şi cele stabilite anterior, stocarea lor pe sorturi, accesibilitate, plan de cambuză.

Pe barba lui Neptun !

În vreme ce skipperul făcea conversaţie familiilor mute de emoţie, asculta comentariile rangului 1 Hîrjan şi comandantului Costache, referitoare la curanţii şi contracurenţii din partea îngustă a strîmtorii Dardanele şi căpitanul-locotenent inginer Asimit îi dădea ultimele asigurări în legătură cu echilibrarea prin calcul a iahtului, doctorul se străduia să încurce iremediabil raţiile alimentare, mărturisind *post festum* totul, cu un cinism vrednic de salamastră.

Skipperi !

Urmăriți ambarcarea alimentelor, repartizarea, stocarea și trecerea lor în Caietul de cambuză, cu ferocitate și vigilență. Cînd sarcina revine unui brav discipol al lui Esculap, dublați-vă vigilența și ferocitatea. Va fi în stare să vă dea la masă menu-uri compuse din sfilață fiartă în ulei de in, cu garnitură din chei de împreunare, asortată cu seu de oaie și vaselină grafitată... Gata ! Secundul și-a terminat pregătirile. Cheul s-a golit de conserve. Doctorul ajutat de copii aduce ultima canistră plină cu apă. Poftesc echipajul în careu. Iritat de permanentele sfaturi, contraziceri și sugestii ale secundului, declar ritos că există două alternative în cazul cînd cineva va mai scoate o singură vorbă în timpul manevrei de plecare de la cheu și ieșire din acvatoriu. Debarcarea sau echea de rezervă aplicată la moalele capului... Dau liber pe cheu, pentru rămas bun și am proasta inspirație să invit la bord, pe rînd, familiile echipajului pentru a vedea unde și cum doarme fiecare echipier, unde mîncăm, în ce fel ne mișcăm. Lacrimi. Gesturi tandre. La dracu. Am greșit-o. Chestiunea devine melo și Stela mă săpunește sever. Se face controlul vamal. Gata. O doamnă în vîrstă, cu nepotul de mînă, elev la o școală din cartierul meu unde avusesem o întîlnire cu pionierii, venită în vacanță la mare, îmi dăruiește un ciobănaș din lemn, în chip de *porte-bonheur*. Despărțirea de prietenii veniți singuri sau cu soțiile să ne ureze drum bun. Despărțirea de ai noștri. Clipa de concentrare dureroasă, stăpînită, lacrimile, spaimele nemărturisite sau mărturisite, copiii, sfîșierea care ne umanizează, apoi acel „nu vă temeți, vi-i aduc înapoi", îi văd mai mult decît limpede pe ai mei, îi văd profilați nu în spațiul portului Tomis, îi văd în spațiul și timpul Grădiștei, în lumea fabuloasă care ne determină și fixează, mă scot din priză, și ordon ambarcarea. Din clipa asta rup conștient legăturile echipajului cu tot ce-i aparținuse pînă acum. Veniți din puncte cardinale deosebite, din sînul acestor oameni pe care-i văd cu o luciditate stranie, cei doi părinți bătrîni și logodnica taciturnă a secundului, Manuela, fiica doctorului, înlăcrimată, Stela și copiii, prietenii, rangul 1 Hîrjan cu soția, Teodor Asimit și comandantul Costache, maiorul doctor

Săeşan, cel care mi-a fost atît de aproape în călătoria cu „*Mircea*", Angela Balogh, toţi într-o perspectivă dintr-odată largă, îndepărtată, plină parcă de tăcere şi echipajul detaşîndu-se din această perspectivă impersonală acum, pentru a se regăsi în visul devenit realitate şi a forma un cu totul alt organism uman, în cu totul alt spaţiu decît cel cunoscut şi familial.

Este necesar acest rămas bun pe cheu ?

Aşa a fost de cînd navele au luat largul. De ce n-ar fi aşa, atîta vreme cît navele vor lua largul ?...

Există o discreţie şi o decenţă a despărţirii.

Şi ordinul : — Sus velele !

START RATAT

Miercuri 2 iulie 1980 la orele 10.32 „*Hai-Hui 2*" se desprinde de cheul portului Tomis, cu vînt din S.SV avînd 4 m/s. Manevra se execută impecabil. Alpinistul la prova, doctorul aşezat pe scara careului fiind liber de la manevră, inginerul la pupa gata să intervină cu motorul. Tai acvatoriul, îmi stăpînesc tendinţa de a mă uita în siaj, acolo unde rămîn ai mei, evit să stărui cu privirea pe feţele şi în ochii coechipierilor.

— Gata pentru volta sub vînt !

Am luat şcotele la mînă. Pun cîrma banda sub vînt. Filez randa. Pupa a ajuns în vînt.

— Fila focul !

— Schimbă ghiul !

— Schimbă focul !

— Vira randa.

Splendid. „*Hai-Hui 2*“ ascultă docil. Ceva s-a întîmplat în matematica echilibrării lui. Cîrma este neutră, velele par mai rigide, iahtul mai ferm sub ele. Coco ne face semne, încă o voltă în capul nord vestic al ecvatoriului şi dublăm rapid punctul grăniceresc, ieşind la marea liberă. Mulţumesc echipajului. N-a fost o vorbă la bord. Nici un gest inutil. Am evitat spectacolul degradant cu isterie şi învălmăşeală. Trimit echipajul să-şi schimbe ţinuta. Pe loch 908,2 Mm. Marea este montată. Vîntul îmi impune să dublez navele din radă şi apoi să încerc o alură care să mă apropie de uscat, astfel încît navigînd în volte să ţinem coasta pînă la Cap Caliacra. Cum vîntul se menţine cu 4/5 metri pe secundă, inginerul şi alpinistul schimbă focul de drum cu genovezul numărul 2. Viteza iahtului creşte spectaculos. 5 noduri pe loch. Drum compas 90° să putem dubla navele la ancoră fără să ne foim printre ele. Nici n-am chef să stau în vederea celor de pe cheu multă vreme, spre a le amplifica durerea şi a-i nelinişti cu priveliştea iahtului jucînd pe valuri, sau cu cabina dispărînd între crestele înspumate. Nu este o zi tocmai fericită pentru aclimatizare cu condiţiile vieţii de bord. Renunţ la carturi. Rămîn la eche atîta vreme cît este necesar. Adică pînă cînd ne vom întoarce în vederea uscatului, stabilindu-ne durata şi drumurile compas pentru volte. După cîte îmi cunosc iahtul, slabă nădejde să cobor spre Sud în volte scurte care ar obosi nava, greementul şi echipajul. Prefer metoda drum lung în babord favorizat de vînt — vîntul dă şi scurt în tribord în care vîntul refuză. Inconvenient, îndepărtarea de coastă. Băieţii s-au echipat de drum. În larg este frig. Coasta şi Constanţa plutesc într-o pîclă străveziu-sidefie. Abia am putut să-mi arunc o privire spre şalupa „*Zenit*“ ieşită în mare cu pasageri, care ne salută de rămas bun. Bordul în care vîntul dă ne îndepărtează de uscat şi ceea ce devine neplăcut, ne îndepărtează de ortodromă. Ştiu că pe măsură ce vîntul se va întări — tendinţa este evidentă şi vom lua valul şi vîntul din sectorul prova, lucrurile la bord nu vor fi de fel strălu-

cite. Examenul pe care ni-l impune marea din prima zi va fi dur și în același timp edificator. Este ora 12.05, am dublat ultima navă la ancoră și vin ușor în tribord, să strîng vîntul la limită. Tot ce mi se permite este un drum de 115°, față de 180° cît ar trebui să ținem la compas spre a dubla coasta. O socoteală mentală rapidă îmi indică 250° ca fiind drumul compas posibil de ținut, pentru a veni la uscat. Asta înseamnă să pierdem o bună parte din milele cîștigate pe 115°. Nu este încă momentul unei hotărîri definitive. Să ne ocupăm de echipajul adunat cioatcă în cockpit. Skipperul ține. Gustînd din plăcerile estivale oferite de Marea-Neagră și-a îmbrăcat pulovărul și scurta de vînt matlasată și mult încercată. Cu aerul că nu vede decît cerul, marea și compasul, ciulește urechile și urmărește gesturile și expresiile echipajului. Exultă interior constatînd la mare de gradul 3 și cu vînt strîns, noile performanțe ale iahtului născute din calculele inginerului Asimit: „*Hai-Hui 2*" strînge vîntul, pînă aproape la alura vînt de bulină, deriva s-a micșorat, stabilitatea a crescut, este echilibrat sub genovezul 2, deci dimensiunile acestuia sînt bune — trăiască nea Nicu Calcan — viteza este seducătoare: 6,5 noduri, astea toate umbrite ușor de faptul că se aude apa bolborosind în santină și că atît puntea cît și spiraiul prova au rămas la fel de neetanșe. Secundul nu mai dă sfaturi și indicații. A luat o culoare incertă, este abătut, dar lucid. Alpinistul nu are nici pe naiba. Retina lui de un albastru decolorat este învăluită într-o umbră care disimulează. Se mișcă dezinvolt, coboară în cabină și revine în cockpit fără nici o grimasă care ar anunța răul de mare. Este evident, ar fuma sălbatec o țigare. Doctorul tobă de iahting încearcă să aducă teoria la practică. Nu dă semnele prevestitoare ale răului de mare. Valurile bolborosesc, prova le taie abil, cîte un pachet de apă înspumată deferlează peste puntea prova, încalecă rooful și ne șficuie dintr-un bord, și la 12.45 un cargou sumbru ne taie prova. Am ieșit deci în drumul vapoarelor. La 13.05 se ivește din valuri comanda metalică a vedetei de patrulare grănicerești. *V.P. 21* care vine aproape și, ca în toate întîlnirile lui „*Hai-Hui 2*" cu Vepe-urile, grănicerii marinari sînt

la posturi, harnașați cu vestele de salvare și comandantul ne interpelează prin megafonul electric. Strig să fiu auzit, ni se urează drum bun, motoarele, rondou și *V.P. 21* pune prova pe S.V., lăsînd în pupa siajul plin de bule efervescente. Notez în Caietul de cart ora apariției capului de front 13.45 cirro-straţi. Pot strînge vîntul cu încă 5°, ceea ce înseamnă că are tendința să se rotească spre vest. Nu este rău să se stabilizeze la travers. La 14.20 alpinistul scoate anemometrul. Vîntul atinge 7 metri pe secundă. O plăcere. Dacă n-ar trebui să facem volta și să luăm marea la două carturi dinaintea traversului. Să vedem o schimbare de focuri în plin dans. Cei doi ingineri trec la posturi. Alpinistul la prova. Secundul la catarg. Doctorul dispare în postul prova să aducă focul de furtună. Vreau să-l testez și să urmăresc comportamentul iahtului sub focul de furtună și randa fără terțarolă. Schimbarea velelor se face bine și repede. La 16.10 pot ține un drum compas de 250°, iar la 16,56 unul de 235° ceea ce începe să devină rezonabil dacă marea nu s-ar monta și dacă contactul iahtului cu valurile scurte n-ar fi atît de dur și inconfortabil. Doctorul se chinuiește să-și îndeplinească rolul care-i revine. Ne hrănește cu pîine proaspătă și salam de Sibiu. Cum coboară în cabină își schimbă culoarea. Cunosc cîntecul.

— Mi-e rău, spune secundul.

Dă peștilor ceea ce li se cuvine, icnește și dispare la cușetă. Își pregătise acolo, din timp, o drăguță găletușă albă din plastic pentru uz exclusiv. Alpinistul flecărește.

Stăm bine. Treaba a demarat. Începem să devenim echipaj. Secundul zace și își varsă fierea, la intervale îi apare mîna ținînd găletușa albă, careva din băieți o ia, o golește în mare și i-o restituie. Îi spun un „bravo" în gînd. Știa toate astea, mai trecuse prin ele și uite-l din nou la bord, luînd totul de la capăt. Doctorul și alpinistul fac pe rînd corvoadă la scosul apei din santină. Bordajul nu s-a umflat, apa ciuruie printre file și ei nu vor apă în santină. Excelent. Tandemul ține la tăvăleală. Marea este plină de spumă și vînt. Întrebarea care mi se pune acut

este ce decizie iau pentru la noapte ? Singurul care a mai pilotat-o pe „*Hai-Hui 2*" și i-aș putea încredința echea și velele pe o asemenea vreme este inginerul-secund. Răul de mare l-a scos din joc. Tandemul doctor-alpinist este și el în afară. Doctorul n-a pus mîna în viața lui pe o eche, alpinistul mă îndoiesc că știe acum, după primele lui șase ore de navigație, cam ce hram poartă aceasta la bord. Cu vîntul și marea din prova, tandemul este și el scos din joc, mai ales la noapte. Dacă rezist încă zece ore, intrăm la Mangalia, ne odihnim și mîine reluăm. Dar dacă nu rezist ? Totul depinde de ora și punctul unde voi ceda. Dacă nu pot intra la Mangalia, volta și prova pe Tomis. Cu vîntul și marea dinapoia traversului vom regăsi confortul unei navigații mult mai puțin dure, timpul de intrare în port se va scurta spectaculos și mîine !...

Sub randă și focul de furtună totul este O.K. Orele își pierd materialitatea. Ceva se schimbă adînc în orarul meu psihologic și fiziologic. Timpul devine o referință matematică, un reper de calcul al punctului și atît. Într-un fel am anulat timpul civil, în clipa cînd am fost obligat să anulez carturile, trecînd într-o altă dimensiune a lui, măcar cosmică. Coordonatele acestui timp cosmic sînt mereu schimbătoare și în continuă evoluție, ele țin de meteorologie, de evoluția zonelor depresionare, de jocul izobarelor, de anticicloni, depind de vînt și starea mării, cert îmi schimb condiția, mă amarinizez. Dacă întregul echipaj era amarinizat și format din veliști, sistemul orar regla doar viața la bord, fără să-i anuleze dimensiunea cosmică și deschiderea spre timpul cosmic. Iată încă un risc de a forma echipaje din terestri. Acela de a rămîne înțepenit la eche, cu posteriorul bătut de banchetă, șalele ancrasate și răul de mare dîndu-ți tîrcoale perfid, pîndind ca oboseala, frigul și umezeala să cîștige primul asalt. Ora 18,55. De la uscat vine în zbor jos un hidroelicopter militar cu numărul 28. Piloții coboară spre crestele valurilor evitînd ca vîntul elicii să ne cadă pe vele. Este un gest de solidaritate care-mi dă o senzație intraductibilă. Ne facem semne de recunoaștere și amiciție. Am pe loch 0936,6 Mm, ceea ce înseamnă că am parcurs în volte 28 de mile marine, care

ar fi acoperit cu prisosință distanța Tomis-Mangalia. Abia disting în pîclă farul de la Tuzla. Sîntem pe drum de 6 ore și 5 minute, timp în care am ajuns de la Tomis la Eforie Sud. Lamentabil. Vremea se demolează evident. S-ar putea ca o dată cu lăsarea nopții vîntul să cadă sau să se rotească. Să așteptăm, navigînd. Să rezistăm, navigînd. Aici skipperul comite una din greșelile psihologice și de ordin tactic care-l costă mereu. Dacă nu și-ar fi menajat secundul, cîștiga noaptea și nu rata startul. Atunci cînd a văzut că secundul nu vine să-l schimbe, trebuia să-l scoată din cușetă și să-l oblige la cart. S-ar fi odihnit și după trei ore de somn, refăcut, putea să stea la eche toată noaptea. Samariteanul a făcut skipperul să rateze startul. Simt material cum se concentrează oboseala și lipsa de somn a ultimilor zece zile. De cîte ori nu-mi jurasem că nu mai plec la drum decît după două zile de odihnă deplină puse tampon între data terminării tuturor pregătirilor de plecare și data ridicării velelor ? Jocul formelor pentru pașaport practicat de inginer, aglomerarea tuturor treburilor în timp limită, amînările și drumurile m-au suprasolicitat, suprasolicitîndu-l și pe împricinatul care a cedat la primul contact dur cu marea. Sîntem amîndoi handicapați din pricina drumurilor obositoare București-Constanța, și a nopților de stat la volan, de nesomn și de nemîncare, autori inconștienți ai demolării propriei noastre condiții fizice. Orice argument cedează în fața realității. Trebuie să rămîn treaz și stăpîn pe mine pînă intrăm la Mangalia.

Amurgul se lasă opac, bîntuit de vînt. În clipa cînd litoralul își aprinde luminile, îmi dau seama că sîntem mult în largul Eforiei Sud și că, păstrînd alura în care navigăm, vom fi la travers Costinești abia după miezul nopții. Simt cum mă pătrunde frigul. Un frig umed care se infiltrează perfid în articulații și fibrele mușchilor. Stau de peste zece ore la eche. Îmi supraveghez ca printr-o magmă pulverisccntă de cloroform reacțiile din ce în ce mai stupide, scăpate de sub controlul unic. Gestul necontrolat și neorticulat, o pîclă pe creier amortizînd șocul senzațiilor, prelucrarea lentă, amorfă, rutinieră a datelor exterioare, fără concluzii și soluții, într-o lentoare nesfîrșită și într-o in-

diferență totală, sună alarma. Organismul robust, antrenat la efort, programat riguros la uscat pe un orar eficient, își cere dreptul la somn. Împlinesc douăsprezece ore de cînd stau la eche. Gata. Primul semn al anarhiei interioare face breșă răului de mare. Dau peștilor, peste bord, tributul ce li se cuvine. A continua împotriva vîntului și valului, o prostie. Singura măsură înțeleaptă : întoarcerea la Tomis. Dacă pot dormi 45 minute, mă limpezesc și-mi revin. Pentru asta cei valizi la bord, indiferent că n-au pus mîna în viața lor pe eche, trebuie s-o facă acum. Examenul va fi dur. Vomit fiere. Să creez tandemului doctor-alpinist condiții optime de navigație. Discursul prin care-i moralizez este întrerupt indecent de icneli neprotocolare. Indecența faptului nud ține aici de obișnuit. Sau va trebui să țină... Se întîmplă de 12 ore o erodare a jocului cu măști practicat acolo, departe, dincolo de spațiul plin cu noapte, vînt și pulbere lichidă mirosind a iod, unde se văd salbele de lumini ale confortului terestru. Țin un discurs militar asupra situației și deciziei ce decurge din această situație. Ne întoarcem la Tomis. Fac volta. Potrivesc velele. Tot chinul de la bord se transformă în deliciu. Cu vîntul și marea din sectorul pupa, *„Hai-Hui 2"* zboară cu 8 noduri, unduind grațios pe valuri. Știu că am nevoie de odihnă, intrarea în portul Tomis nu este tocmai o bagatelă pe asemenea vreme și hotărăsc să-l trec pe doctor la eche și pe alpinist să-l secondeze. Oricum, doctorul are măcar o cultură teoretică a iahtingului. Este vădit emoționat cînd îi trec echea.

...Cînd mi-a cumpărat prima bicicletă, tata m-a urcat în șa, mi-a făcut vînt, lăsînd restul pe seama fricii mele de a nu cădea. În vreme ce doctorul se și simțea nimbat cu aureola de sfințișor nautic, întins pe cușetă, muncind din greu să-mi stăpînesc măruntaiele ajunse în anarhie totală, apreciez că deocamdată nu este nici un pericol dacă doctorul ține prova așa cum i-am fixat-o. Repere la uscat berechet. Repere pe mare mai multe decît trebuie. Sîntem între drumul vapoarelor și uscat, singurul pericol de abordaj venind de la navele care fac drum Constanța-Mangalia. Pe navele militare veghea este continuă, pro-

babil şi pe alte nave navigînd în apropierea uscatului. O greşală de pilotaj care să ne pună travers pe val, nu poate fi prea costisitoare. Pericolul începe din momentul apropierii de navele ancorate în radă şi la traversarea pasei de intrare şi ieşire a portului comercial... Gata ! M-am vidat complet. Brava găletuşă albastră a fost la datorie. Este cel mai bun moment psihologic pentru un test fulger. Secundul zace. Skipperul face rău de mare şi pretinde arţăgos dreptul lui de somn, încredinţînd nava şi vieţile echipajului pe mîna a doi novici, total în afara problemei. Tandemul din cockpit se şopocăie. Simt că iahtul ţine drumul corect, în plutire clasică a alurei. Ridicări pe val, dulci şi adormitoare. Coborîri la fel de dulci şi adormitoare în gîlgîitul apei strivită de coca, vîntul ţiuind în sarturi şi senzaţia netă de confort...

Deci, să facem un test psihologic, perfidie a perfidiilor profesionale şi, apoi, să ne dedăm unui somn întremător. Spun cu voce egală că am pornit la drum cu stîngul. Deplîng ipocrit starea lamentabilă a pregătirii iahtului şi echipajului. Apoi, după pauza de sens necesară ca şi cei prezenţi să confrunte situaţia noastră cu marea : valuri, vînt, zgomote neobişnuite, noapte umedă, lumini misterioase, lansez torpila : propun să abandonăm croaziera. Aduc în favoarea ideii exemple ilustre de abandon. Apelez la binefacerile raţiunii. Ale înţelepciunii. Soluţia este simplă. Împărţim toate bunurile în patru. Avem paşapoartele în buzunar. Vacanţa ne aşteaptă, dincolo de marea asta infernală.

Primul acord, spontan şi vesel, este al alpinistului, care se şi vede extras prin acest miracol de la bordul tuturor incertitudinilor şi proiectat într-o pajişte alpină însorită şi înflorită.

Secundul mormăie ambigen.

Doctorul tace.

— Doctore !... zic... Nu ţi-am auzit glăsciorul.

Pauză ! Apoi glasul tremurat, aproape de disperare.

— Eu !... Eu mă abţin !

Probabil pudoare, îmi spun. Şi puţină disperare. Dar şi puţină lipsă de la apel. Neutralitate. Pe mare nu este bine să fii neutru...

...Veselia alpinistului este susţinută şi lichid, pentru că îi văd silueta în deschizătura roofului. Îmi întinde o sticlă de vodkă de la „protocol". Bună idee. Efectul în stomacul vid şi bulversat este instantaneu. Calm, senzaţie euforică de căldură în tot trupul şi somnul pe care-l veghez conştient cum mă cufundă într-o stare ciudată de abandon.

...Deci pluteam într-o lume cîlţoasă, conştiinţa abandonase trupul inert, încerca o detaşare în mental, poate, oricum eram conştient de această stare şi am auzit tîrziu glasul alpinistului care mă chema la realitatea iahtului. Notă proastă pentru skipper. Spuneam în prima carte cu *Hai-Hui 2* că pe un iaht nu se doarme ca în tîrgul lui Cremene. Tandemul de cart va mărturisi mai tîrziu că skipperul şi-a asezonat somnul cu un sforăit capabil să zgîlţîie vardiile adormite în post pe navele din radă ; că înainte de a-l trezi, au încercat să aducă secundul pe punte ; dar acesta a refuzat şi că o namilă de vapor venită nu se ştie de unde le-a tras o spaimă zdravănă. Cert este că tandemul doctor-alpinist a scos-o excelent la capăt şi cînd s-a văzut în radă a dat alarma. De fapt tandemul adusese iahtul pînă la traversul pasei de intrare în portul Constanţa, fapt lăudabil şi lăudat de skipper cu patos. Bună treabă, pe aşa mare, pe aşa noapte, pe asemenea trafic.

Jocul de lumini de pe faleză şi lipsa unor lumini care să marcheze intrarea în Tomis, digul proiectat pe fundalul negru al falezei, maschează intrarea în acvatoriu, dacă vii sub traversul ei. Vreau ca cineva stăpîn pe ochii lui să se ducă la prova, să vadă stîncile şi capetele digurilor — o face secundul ieşit pe punte, dîndu-mi o mie de indicaţii aiurea, aşa că îl rechem în cockpit. Mă descurc singur în clipa cînd sînt la traversul intrării. Lumina puternică a unui lampadar de la barăcile pescarilor plantată în fundal, reuşeşte să lumineze din spate intrarea şi o parte din acvatoriu. Manevra este acum o chestiune de rutină şi atenţie. Văd clar minaretul moscheii. Vîntul mă ajută.

Valul poartă iahtul spre intrarea îngustă. Grănicerul de santinelă aprinde proiectorul. Fac manevra de acostare. Secundul și alpinistul sar pe cheu cu barbetele la mînă. Spun grănicerului să anunțe întoarcerea lui *„Hai-Hui 2"*. Apoi dau stingerea. Nu mai am nici un dubiu. Știu ce putem și ce nu. Tandemul doctor-alpinist s-a descurcat de minune. Secundul va depăși starea nenorocită, fără să-și depășească infatuarea, atunci cînd lucrurile sînt O.K. Singurul lucru pe care-l doresc sălbatec este să dorm. Toată lumea se vîră în cușete. Iahtul se leagănă ușor. În deschizătura batantelor apuc să mai văd Steaua Polară.

*

Este de mult zi albă și strălucitoare. O simt pe pleoape și prin somn. Mă trezește doctorul, care doarme creștet în creștet cu mine. În gura roofului capul lui Folai. Trecînd spre port, a văzut iahtul legat la cheu. Ce s-a întîmplat ? Am luat apă, zice. Am avut vîntul din prova, zic...' Fuge la Institut. O să-i anunțe pe ceilalți prieteni marinari. Credea că este ceva grav... Apoi vine Coco ! Constat că vîntul s-a rotit spre V.VN. Ideal pentru a face Sudul. Este prea mult somn și prea multă lentoare pe un iaht care și-a ratat startul luat atît de spectaculos. Dau deșteptarea spre uluirea alpinistului. Avem o mie de treburi de făcut începînd cu scoaterea apei din santină. Orice întrebare este stopată cu clasicul :

— Vorba, marinar !... Treci la manevră !

Doctorul vine pe cheu, și mă întreabă de ce l-am chinuit azi-noapte cu povestea abandonului ?

— Am vrut să sondez starea de spirit !... M-am lămurit ! zic și zoresc treaba la bord.

Afirmația corespundea adevărului numai pe jumătate. Nu mă elucidasem pe deplin. Croaziera începută sub semnul dubiului își va configura certitudinile abia la a doua acostare a lui *Hai-Hui 2* în portul Tomis, peste 21 de zile de aici încolo, cînd doctorul se va fi transformat în Longin și cînd ne vom privi tot așa, în lumini, singuri pe cheu și grănicerul la postul lui de veghe ca unicul nostru martor.

Este ziua de 3 iulie ora 11,45 cînd *„Hai-Hui 2"* ridică velele cu vîntul din V.NV sub un cer care se acoperă cu nori stratocumulus, ca şi cînd drăgălaşii cumuluşi de timp frumos ar fi fost expulzaţi pentru totdeauna din meteorologia Mării Negre. Skipperul este zorit, nu ţine cont de mutrele lungi, nici de încetineala vădită manifestată la manevră de unii membri ai echipajului. Sigur, se putea aştepta la refuzul de a mai face parte din acest echipaj, totul ţine de libertatea opţiunii fiecărui echipier, de aici şi zorul de a mola parîmele şi a regăsi largul. Skipperul ştie că o dată în mare, pe timp măcar acceptabil, secundul îşi va reveni, îndeplinindu-şi conştiincios obligaţiile de la bord. Incertitudinile alpinistului vor fi anihilate de viaţa la bord, atunci cînd marea se va arăta mai puţin ostilă. Doctorul este un pasionat stîngaci, pe care se poate conta. *„Hai-Hui 2"* cu vîntul şi marea din prova nu este tocmai un lăcaş al deliciilor nautice văzut în revistele de specialitate şi în pozele color ale reclamelor şantierelor de construcţie. Per total stăm bine cînd sîntem numai noi, marea şi *„Hai-Hui 2"*. Orice comentariu al amicilor şi curioşilor, simpla lor prezenţă pe cheu, pot adînci dubiul şi incertitudinea. Apoi curiozitatea firească a acelora, stînjenitoare pentru echipaj.

Apoi sfaturile !...

Volta ! Salutăm grănicerul şi ieşim din Tomis pe un drum de îndepărtare, de data asta dublînd capătul digului nou, cu intenţia să ţin coasta în vedere şi dacă pot să fac o trecere în baza de viteză de la Tuzla pentru a stabili erorile lochului. Navigăm cu 5 noduri pe loch, ca

la ora 14,15 să scădem la 3,5 noduri, iar la 17,35 travers Tuzla să intrăm în calm plat. Este a patra oară cînd întîlnesc la Tuzla calmul plat. Să fie numai întîmplarea ? Să fie un fenomen local frecvent, nesemnalat în literatura de specialitate ? Derivă pe o mare de ulei. Viața la bord se organizează reglată de carturi și de ocupațiile curente. Doctorul își ia în serios rolul de bucătar. Am o stimă deplină pentru oamenii care-și îndeplinesc obligațiile pînă la ultima lor consecință, fără ca seriozitatea profesională să le altereze umorul. Notez aici o cugetare a unuia din cei mai insoliți navigatori cu vele, ajuns la vîrsta senectuții, victimă a unui accident marin stupid : Eric de Bisschop. *„Învață să trăiești mai mult cu tine însuți decît cu alții (fără ca pentru asta să te iei prea în serios nici pe tine, nici pe alții) și mai presus de toate să nu lași niciodată în fața ta un minut de vid în care să se infiltreze plictiseala.“* Cugetarea am citit-o în cartea lui *„Cap a l'est, première expédition du Tahiti-Nui“* — *Tahiti-Nui* fiind o plută de bambus cu ajutorul căreia Bisschop voia să demonstreze contrariul teoriei lui Thor Heyerdahl în materie de populare a Polinesiei și în același timp să pună în valoare geniul nautic al polinezienilor, după el cei dintîi mari navigatori ai lumii. Teoria lui este fascinantă, pînă la urmă pluta *„Tahiti-Nui“* plecată din Tahiti a ajuns în apropierea coastelor Americii de Sud, primirea echipajului la Valparaiso a fost un triumf și nu știu dacă bravul Eric de Bisschop și-a validat teoria, cu toate că atît alizeele, cît și curentul Humboldt i-au fost în ajutor. Știu că temerari de la noi vor să ajungă la Istanbul cu o plută, chiar dacă suprastructura este fixată pe butoaie și, eventual să demonstreze că plutașii noștri făceau cîndva același sport, transportînd pe mare lemnul necesar construirii caicelor și bastimentelor Înaltei Porți. După cele patru traversade ale Mării Negre pe ruta Tomis-Istanbul și retur pe un velier mic, presupun că lucrul este greu de dovedit din lipsa unui vînt constant din sectorul Nord ; ca și a unui curent circular din același sector. Curentul de suprafață dominant în bazinul de vest al Mării Negre este destul de greu de găsit, viteza lui fiind mică și acțiunea asupra navei putînd fi anulată oricînd

de un vînt din sectorul Sud. Se pare că navigaţia cu plute de genul *„Kon-Tiki"* şi *„Tahiti-Nui"* se poate executa eficient în zonele marilor vînturi portante şi ale curenţilor stabili. Chestiunea depăşeşte sfera de preocupări a echipajului de pe *„Hai-Hui 2"*, care şi-a regăsit buna dispoziţie pînă într-atîta încît inginerul-secund se ocupă de generator. Îl scoate în cockpit şi încearcă să-l pornească. Generatorul se încăpăţînează. Secundul de asemenea. Alpinistul dă asistenţă, aşa că minutul acela fatal de vid este înlăturat şi statul în derivă la Tuzla devine comic, dacă skipperul n-ar blestema în aparteuri discrete capriciile vîntului şi acest calm plat stupid, care ne oferă de cum se lasă întunericul spectacolul feeric al litoralului, al radei şi oraşului Constanţa, totul cu pauza de întuneric catifelat dintre Costineşti şi Eforie Sud, întuneric percutat de lumina farurilor de la Şabla la Constanţa. Merită să faci un cart de noapte în derivă pentru a stabili din liniştea serenă a mării, contactul cu Dobrogea multimilenară şi a înţelege pînă la ultima consecinţă timpul acestui pămînt greu de istorie. Sînt o mulţime de aventuri pasionante petrecute în spaţiul terestru de la prova, începînd cu triremele doriene venite din Heracleea Pontică, debarcînd pe ţărmul getic focul sacru şi mielul alb, aşa cum triremele milesiene fondaseră Histria şi Tomis, stabilind fluxul de civilizaţie care va lega Cetatea carpatică cu Orientul, filtrat prin gîndirea ionienilor şi a grecilor de pe continent. Callatisul dorian, cap de revoltă împotriva oricărui statut de autoritate impus din afară, îmi este familiar încă de pe vremea macedonenilor Filip II tatăl şi Alexandru fiul, devenit cel Mare prin falangă, suliţă şi sabie, ca şi printr-o ambiţie şi dragoste de sine bolnave, despre care am mai vorbit în cealaltă carte cu *„Hai-Hui 2"*. Amestecul în treburile acelor vremuri, mai tîrziu în epoca fabuloasă a corsarilor — bîrdalnicii — apoi întîlnirea cu normanzii veniţi pe Nipru, ori poate pe Don, răpirea Elisei şi epoca de iniţiere creştină în peşterile dobrogene de nord, toate astea ca şi legătura politică Burebista-Mithridate Eupator, amintiri pline de gustul ceremoniilor publice sub cerul acesta mătăsos, într-o lume care absorbea deopotrivă Apusul şi Răsăritul, îşi exercită peste veacuri aceeaşi pu-

tere fascinatorie ca atunci cînd, reprezentîndu-mă în diverși, niciodată diplomați, mai totdeauna ostași și călători, participam. Casca de aur de la Agighiol, sau aceea de la Poiana-Coțofenești, cupele de la Sîncrăeni cu picior nobil și toarte din parîmă metalică înnodată în opt, cu caneluri reprezentînd deferlanți, sau ceramica de Grădiștea Muncelului, obiecte-simbol cumpărate, vîndute, purtate, știute și iubite, marea asta niciodată pustie de siajul dorințelor și al intereselor, senzualismul voluptos al cunoașterii care poate ține de stoici, dar și de Carpați, mereu detașîndu-te de efemer în folosul duratei, mereu refuzîndu-te inutilului bombastic de dragul tăcerii laborioase și al gestului care te explică, o lume în prova sub uraniscul pe care constelațiile urcă la zenit, cerînd dincolo de poezie, sextantul și o dată cu el, pentru a simplifica travaliul și a poliza lobii cerebrali, calculatorul electronic. Nu am sextant, nici calculator electronic, în cartul meu veghez Calea Lactee, dimensiunea gestului se resoarbe în neant și *„Voyager 1"* spulberă una după alta teorii despre Saturn solidificate vreme de secole. Unde naiba este *„Voyager 1"*? Nu-l văd și asta mă liniștește. Poate strato-cumulușii de ieri înseamnă vînt. Dacă este să cred ce-a notat doctorul în *Caietul de cart*, vom avea vînt sigur : cirro-strați la ora 19,50 (în cart cu alpinistul) soarele la apus, roșu. Împotriva teoriei mele asupra curenților, ne aflăm într-un curent nord-sud care ne scurge ușor spre Mangalia. În zori, cînd predau cartul, soarele este roșu la răsărit, au apărut din nou nori strato-cumulus și o pîclă ușoară falsifică identificarea obiectelor și reperelor de la uscatul aflat la circa 3 mile în tribord.

4 iulie ora 07.45. În derivă spre Sud, cu viteză neînregistrată de loch. Firesc. Din nou silueta metalică a unei vedete de patrulare grănicerești. Este prietena lui *„Hai-Hui 2"*, *VP 25*. De sus de la comandă căpitanul de rangul 2 Moisuc Constantin, bărbatul acela din nordul Moldovei, cu obrazul brăzdat de ridurile pe care numai furtunile de N.E. le pot săpa în fizionomia navigatorilor Mării Negre, întreabă dacă avem nevoie de ceva și ne urează drum bun. La ora 10 calm plat. Întîlnire cu *VP 28*. Fără să indice scurgerea lentă spre Sud, elicea lochului

se mişcă şi totalizează milele. 1003,7 Mm la ora 07.45— 1006,5 Mm la ora 12.00, cînd doctorul notează în Caietul de cart că bolta s-a acoperit în întregime cu nori stratocumulus. Se pare că-şi face apariţia corpul frontului. Cînd intru de cart la ora 14.00, bine hrănit de doctor, constat că luciul perfect al mării începe să se încreţească şi velele care atîrnă moale freamătă uşor. Doar un suspin plin de nostalgie. După toate semnele cerului, vîntul trebuie să se prezinte la întîlnire. Îl aştept cu toate simţurile încordate. Nu se poate spune că expediţia a debuşat sub semnul Fortunei. Un calm plat prelungit, lentoarea cu care ne scurgem spre sud, componentă al unui sistem de referinţă vetust, înghesuiala şi aglomeraţia de epiderme, concepţii şi obiceiuri într-un habitaclu în care fiecare centimetru pătrat este ocupat la refuz, constrîngerea de a nu fuma impusă alpinistului, faptul că secundul nu şi-a putut porni generatorul, pierzîndu-şi după spusa doctorului mucalit „frumoasa lui culoare verde", toate astea la un loc ar putea ronţăi moralul şi aşa ajuns la zero după prima noapte de navigaţie. Ca marea să nu fie un deşert al valorilor şi nici o simplă morală a biologicului, trebuie s-o populăm cu noi înşine, puţină meteorologie şi desigur cu cel mai iubit produs al acesteia, vîntul. Vîntul de 4 pînă la 8 metri pe secundă, de la travers dacă se poate şi atunci ataraxia, calmul pesimist şi mortificat al epicurienilor rămîne un simplu interes documentar, gustat de echipaj strict individual şi conform preferinţelor de lectură. N-au trecut decît 40 de minute de la preluarea cartului şi vîntul de vest, teribilul vînt de vest al litoralului bulgăresc aduce la bord optimismul şi buna dispoziţie. Navigăm cu 4 noduri pe 180° drum la compas. Inginerul şi alpinistul ridică la post genovezul 1. Este o plăcere reală, profundă, să ai vele potrivite pentru fiecare tărie de vînt. Totul la bord devine viu şi plin de nerv. Nimeni nu mai zace pe cuşetă. Nimeni nu mai filozofează sceptic. După cum arată cerul şi marea se pare că vîntul se va întări. Pînă la ce forţă ? Greşesc ele prognoza bravele noastre institute meteorologice, o greşeşte *„Cray-One"*, ordinatorul mamut de la Reading, îmi pot permite s-o greşesc şi eu apreciind că la noapte avem furtună. Sîntem prea

departe de uscat și vreau să fac punctul la Cap Caliacra. Schimb de drum. Marea își trăiește trecerea de la calm, la agitație. Își schimbă culoarea. Din albastră oțelie devine albastră verzuie. Șerpi albi de spumă electrocutează monotonia cromatică. Berbecii se aleargă lînoși sub tot orizontul. Soarele îmbracă apele în solzi de oțel polizat. La 15,50 cu vîntul dinapoia traversului ne apropiem de Șabla cu 5,5 noduri pe loch. Trec nave comerciale spre și dinspre Bosfor. Le avem în babord, ceea ce înseamnă că sîntem între uscat și drumul maritim Constanța-Bosfor. La 16,55 avem pe loch 7 noduri. Valurile tăiate de etravă aruncă jerbe de stropi strălucitori. Vîntul are tendința să se rotească spre nord. Asta ar însemna ca Neptun să se pocăiască. Un vînt dinapoia traversului, care să ne ducă la Bosfor cu 7 noduri. Ce vis minunat ! De ce nu ? La 17,45 înlocuim genovezul 1 cu genovezul 2. Vîntul se întărește. Înserare halucinantă. Tot spațiul dintre noi și uscat este plin de culori metalizate. Culori incerte, stranii în care domină un roșu palid, devitalizat. Valurile colcăie. Coasta abia se distinge. Este inutil, îmi zic cu ușurință condamnabilă, să pierdem vremea apropiindu-ne de Caliacra, cînd și de la distanța asta zăresc ca printr-o pîclă violacee faleza și pintenul stîncos ; iar pe întuneric voi vedea sigur sclipirile farului, putînd astfel să-mi estimez punctul de plecare. Atunci cînd la bord nu posezi instrumentul cheie al navigației costiere, compasul de relevment, cînd alidada n-a fost montată din lene și tu ai adăugat lenea ta, comodității generale, atunci ai obligația să te apropii de coastă, să-ți determini cît de cît exact distanța la travers și din punctul respectiv să-ți trasezi ortodroma. Calc cu bună știință propriile mele principii în materie de navigație, contînd pe două aspecte ale acestei etape : distanța relativ scurtă chiar pentru un velier mic, în condiția menținerii vîntului și faptul că, navigînd paralel cu drumul vapoarelor, ne vom putea controla propriul nostru drum. Amîndouă premizele pe jumătate false. Dacă vîntul cade, distanța rămînînd material aceeași, moral devine o calamitate. Dacă se reduce vizibilitatea, trebuie să fug departe de drumul vapoarelor. În plus, orice s-ar întîmpla, în afara unei furtuni de gradul 10 : nu vreau să mai

facem escală. Traversadă am spus. Traversadă să fie. Marea mi se pare aglomerată. Pasagerele iluminate feeric, ghirlande de lumini suprapuse, taie monotonia orizontului, sugerînd confortul şi mondenul. „Dacă vrei să ajungi departe, menajează-ţi greementul" spune o zicală a navigatorilor cu vele ; după cum un sfat înţelept este acela ca, înainte de lăsarea întunericului, să reduci velatura. Aplicînd sfatul, implicit se împlineşte dezideratul proverbului. Deci, sărind peste focul de drum, să ridicăm la post focul de furtună. Este mai sigur şi mă lipseşte de emoţia acrobaţiei alpinistului la prova, fie şi asigurat, atunci cînd schimbă focurile. L-am frecat destul, rolul lui fiind cel mai ingrat, acolo în bătaia valurilor, fără alt sprijin decît balconul şi straiul prova. Băiatul este săritor şi necîrcotaş cu toate că la intervale dese pînă la disperare este solicitat la ceva. În plus, începe mizeria neetanşării. Marea montată îşi încalecă valurile peste puntea prova şi cabină. Adevărate şuvoaie de apă sărată năvălesc pe la spiraiul roofului, duşuindu-l şi murîndu-l pe alpinistul cazat în postul prova. Este nevoit să-l părăsească şi se odihneşte pe cuşeta mea, sau a doctorului. De fapt etanşarea este treaba celor doi ingineri. Iar vina de a nu fi stăruit, integrală a skipperului. Este ora 22,20. Întuneric umed. Văd departe în tribord, ca un semn din altă galaxie, sclipirile farului de la Cap Caliacra. Imposibil de făcut un punct adevărat de plecare. Notez ora, minutul şi lochul cînd estimez că sînt la travers. O eroare de cel puţin 2 mile, căreia i se adaugă deriva de vînt, ceea ce face un total frumuşel, rotunjit încă de erorile însumate ale timonierilor în ţinerea drumului la compas. Conform regulei stabilite, fiind şi în drumurile vapoarelor Constanţa-Bosfor plus Varna-Bosfor mai tîrziu, plus Burgas-Bosfor, este timpul să-l chem lîngă mine pe doctor, ca observator şi învăţăcel. Obligasem echipajul să dôarmă după ultima schimbare de focuri şi avusesem o discuţie amabilă cu doctorul, care, spre stupoarea mea, înainte de a se vîrî în cuşeta lui, mereu în echilibru instabil, lovindu-se de masa de navigaţie, sau de orice alt punct sau suprafaţă lemnoasă, cu indiferent care parte a anatomiei sale, preferînd însă craniul ca punct de sprijin al impactului ; deci doc-

torul spre stupoarea mea căuta cu înverşunare să-şi îmbrace o splendidă pijama de mătase. Obicei moştenit de la confortul cabinei lui pe un pescador oceanic, fără nimic reprobabil în sine.

— Bravo, doctore !... Te-ai pus la scutece, zic.

— Da ! răspunde pe ton agasat... M-a săturat să mă culc ca un troglodit !... Mustăcesc şi-l trec, în contul mării, spre a-i ordona ţinuta zilei, asigurîndu-mi din timp prelungirea cartului.

Nu statul cu sferturile de oră, sau cu orele peste minutul de schimb mă agasa. Mi-am atribuit totdeauna carturi duble şi triple din motive legate de vreme, de siguranţa navei, de trecerea prin pase aglomerate, sau pur şi simplu din plăcerea de a sta la eche şi a simţi pînă la fund voluptatea navigaţiei cu vele. Mă agasa neîncrederea în experienţa de navigaţie cu acest iaht. Şi desigur, mă nelinişteau deopotrivă două teme fundamentale : protecţia muncii şi integritatea navei. Protecţia muncii de a te dezechipa de pijama şi a te echipa de cart, în permanent pericol de a-ţi rupe coastele, sau a-ţi perfora craniul. Integritatea navei, pentru că se putea ca împricinatul să se transforme în proiectil şi să dea gaură de apă fie chiar şi deasupra liniei de plutire, sfîşiind astfel acea armonie cosmologică la care rîvnea cu ardoare skipperul. După icnetele şi bubuiturile de rigoare, iată-l lîngă mine pe doctorul echipat de cart. Există desigur un flux spontan de simpatie care se stabileşte dincolo de convenienţe şi practica socială, a cărui descriere şi sondare este apanajul autorilor abisali şi a psihologilor. Skipperul îşi semnalase sieşi acest flux şi-l supraveghea cu luciditate, spre a nu crea dezarmonie la bord. Să trecem la o lecţie practică de navigaţie de noapte cu „*Hai-Hui 2*“. Este cazul să recunoaştem larg şi deschis meritul tandemului doctor-alpinist cînd în noaptea ratării startului şi-a asumat eficient conducerea iahtului, lăsîndu-i skipperului răgazul necesar să-şi recapete forţele. Doctorul profită de ambianţa nopţii bîntuite de vînt, de atmosfera destinsă şi laude spre a cere să i se atribuie rolul de mus I ; în dauna alpinistului, care ar deveni mus II ; în consecinţă la discreţia torţionară a musului I, ceea ce în termeni mai puţin încifraţi într-o reţetă ezoterică ar însemna că skipperul

este un autocrat nelegiuit, un căpitan înrăit şi feroce, care transformă viaţa la bord într-un calvar, susţinut de secund şi că singura modalitate de a supravieţui a doctorului este ca, la rîndu-i, să aibă un subaltern căruia să-i frece ridichea. Acestei perversităţi care-i trădează cruzimea, adaugă o listă de plîngeri relative la echipamentul excesiv cu care a fost împovărat, povestind cu tîlc istoria pulovărului imens pe care nu vrea să şi-l îmbrace noaptea şi a cărui confecţionare o trece tot în seama skipperului. Adică tiranul odios i-a notificat în lista de echipament obligaţia de a poseda o asemenea piesă de îmbrăcăminte, a cărei necesitate a fost subliniată şi de secund într-o întrevedere anterioară ambarcării. În plus secundul i-a vorbit despre frigul groaznic îndurat în nopţile de cart. Plină de grijă, Gaby, soţia doctorului, s-a oferit să-i croşeteze numitul *pull-over* (atenţie, Gaby este profesoară de engleză cum am mai spus) din cel mai gros fir imaginabil, adică un fir împletit din alte şase. Instrumentele de croşetat, andrelele şi ele mamut. Rezultatul, o tonă de lînă multicoloră imposibil de purtat. Mă amuză pînă la un punct obiceiul doctorului de a se harnaşa pentru cart cu o frumuseţe de *windjaket*, pantalon de trening şi în loc de ciorapi şi ghete de bord, un fel de papuci de plajă cu talpă de cauciuc, sortiţi celor mai buclucaşe peripeţii la bord, mai ales cînd, torid fiind şi iahtul în derivă, noi în costume de baie şi el neînţelegînd să renunţe la dreptul şi libertatea de a purta acei şlapi nenorociţi cu care, în modul cel mai propriu ne călca pe bătături. Deocamdată ne orientăm în spaţiul marin, turmentat de vîntul care începe să ţiuie în sarturi. Noaptea devine wagneriană. Cerul în fundal, de culoarea albastrului cosmic, căzînd dramatic spre negru, constelaţiile şi peste ele, cu viteză dementă, învolburîndu-se ori fărîmiţîndu-se în flamuri zdrenţuite, norii. Oşti fantaste populînd troposfera cu cavalcade sinistre în tăcere absolută. Dacă n-ar fi vîntul. Dacă n-ar fi marea. Dacă n-ar fi vocile interioare ale emoţiei şi voluptăţii, ale tensiunii şi raţiunii ; logica deopotrivă cunoaştere, potenţînd raţiunea analiză şi soluţie, reflexul bine format care presimte valul ori deferlantul după o mie de semne misterioase, coamele înspumate care se succed într-un anume ritm ciclic, apoi

pauza și golul din prova ori din borduri care semnalează valul înalt și puternic, vaierul moleculelor de apă sifonată cu bule de aer efervescente, sunetele greementului, scîrțiitul raiurilor, țiuitul sarturilor, șușuitul continuu pe care-l scoate vîntul frecînd vălele de dacron luciu, ori bordul, ori subțiindu-se și accelerîndu-se între randă și foc, totul într-o simfonie amplă, într-un spectacol de sunet și umbre la dimensiunea universului, spectacol în care te implici cu *„Hai-Hui 2"*, punct microscopic jucînd pe valuri, resorbindu-se în spuma lor, ca să țîșnească la creastă și să primească din nou vîntul pe vele, să se înconjoare din nou de aura pulveriscentă a stropilor șfichiuiți de pe întinderea marină frămîntată pe arii uriașe și în tot acest haos aparent voința de a ține drumul la compas, pasiunea de a te redescoperi și făcînd-o, de a stabili armonia cu această nouă stare a naturii, grandioasă prin forță și amplitudinea acestei forțe, terifiantă dacă te reduci la spaima primară, biologică ; înălțătoare, dacă te referi la dincolo de tine și dacă profiți de impactul cu terifiantul pentru a te cunoaște etic, adică valoric.

Mazochism, vocea dubiului, reptilină, veninoasă, sarcastică. Dacă preferi spectacolele tari, le poți avea mai comod, mai sigur și mai ieftin în fața televizorului. Mazochism plus narcisism. Îți lipsesc pipa și barba, amice. Din pinacotecă îți lipsea portretul de skipper, dominînd cu calm olimpian elementele dezlănțuite. Ești ridicol. Întoarce-te la vie și la piersici... La dracu, tip antipatic, incapabil de gest, ghem de contradicții închipuite, făcător de angoase în vorbe, născător de fetuși morți, orator de cîrciumi și sordid estet al calviției ! Marș la puțul ancorei. Pîine și apă pînă cînd îți vine rîndul să te spînzur la catarg. Doctore, în loc de pîine, dă-i pezmeți tip alpinist. Îl vindecăm pentru totdeauna, cretinoidul... Cretinoidul behăie, se dă de trei ori peste cap și se face capră. Capră cu blana neagră ca cerul, paște spuma valurilor, țup, a sărit în nori să pască stelele. Să lingă sarea strălucitoare din ele. Norul balaur cască gura să înghită luna. Aiurea. Prin haina de opanol apa intră pe la cusături și nu numai pe acolo. Facem lucrul pe jumătate și ne umflăm de parcă l-am fi împătrit. Ce nu rabdă hîrtia în afara

dărilor de seamă optimiste, de parcă am fi sărit cu un picior în raiul împăratului roşu, cu meri de aur în livezi şi sfetnici înţelepţi care sug la ţîţele veşniciei.

— Ieşiţi să luăm terţarola !

Marea se întrece cu gluma. Echea este dură. Iahtul bandează cu oscilaţii ample. Cine poate jura că poate trece cu piciorul gol pe hotarul care desparte realul de ireal, fără să se frigă la tălpi ? Nici măcar skipperul, singurul responsabil absolut de pe cei 7,40 × 2,50 metri de filă de stejar, care cîntă osana acţiunii ferme, aducătoarea deliciilor virile, acţiunea decantor, acţiunea sterilizator, acţiunea purificator, măsură a universului, centru de iradiere al viitorului. Acţiune, egal activitate. De la geomagnetică la soare, de la pămînt la mare, de la apa metabolică la atracţia universală, de la ciclul lui Saros (vezi eclipsele de soare şi lună) la ciclul solar ; de la cîmpul magnetic interstelar la menu-urile dietetice ale doctorului, convenţiile diplomatice secrete sau nesecrete şi noua bătălie pentru reîmpărţirea sferelor de influenţă. Acţiunea deci, raţiune care combate teoria universului staţionar, trecînd la alte ipoteze, dinamice, cum ar fi radiaţia centimetrică izotropă şi etcetera.

— La manevră !

Secundul bine înfofolit, practicînd o contraacţiune îndreptată împotriva acţiunilor combinate ale frigului şi umezelii, urmat de alpinist, trec la catarg şi se asigură cu centurile. Are loc manevra de luarea unicei terţarole, ceea ce în limbajul comun înseamnă a desface volta de la tachet, alpinistul trage cam nepoliticos de randă pînă cînd baierele de terţarolă, nişte sfori meschin şi economicos tăiate de secund şi înnodate în ochiurile de cioară, Dumnezeule, marinarii sînt geniali inventatori de limbă universală, deci pînă cînd baierele de terţarolă se pot înnoda peste cantitatea de randă pliată pe ghiu, ceea ce înseamnă micşorarea suprafeţei randei tocmai cu suprafaţa pliată şi înnodată, scoasă de sub acţiunea vîntului. Matematic, înseamnă că focul de furtună în suprafaţă de 3,50 m^2 se echilibrează cu 6,75 m^2 de randă ceea ce permite iahtului great în sloop să fie ardent şi să nu cadă travers între valuri, pericolul obişnuit al sloopului, atunci

cînd devine moale, şi velele din prova sînt prost echilibrate cu randa. De ce nu mi-aş mărturisi-o ? Îmi place spectacolul luării terţarolei pe furtună, la bordul lui *„Hai-Hui 2“*. Desigur, nimic din regia penibilă a multor spectacole de la uscat. Regia aparţine mai ales instrucţiei şi mării. Iahtul rulează amplu. Am venit în vînt şi am adus ghiul la mijloc. Secundul şi alpinistul, cocoţaţi pe cabină, împroşcaţi de val, rulînd spectaculos o dată cu nava, menţinîndu-şi greu echilibrul, lucrează rapid şi eficient. Pisălogul de secund nu renunţă, pînă cînd vela nu este pliată şi întinsă ca la carte. Este calitatea lui cea mai evidentă. Aceea de a face un lucru perfect. Menţin iahtul în vînt, pînă cînd cei doi intră în cabină. Îl las să abată. Reiau drumul. Doctorul notează în Caietul de cart ora luării terţarolei. Navigaţia devine acum confort şi plăcere, fără să pierdem prea mult din viteză. Ţinem la compas 170°, avînd pe loch 4,2 Mm. Din terifiantă, noaptea a devenit fascinantă. Înţeleg într-un fel, chemarea morţii în spaţiile glaciale ale Polilor. Aici descopăr ceva din mirajul care-i cheamă acolo pe îndrăgostiţii de tăceri eterne şi aurori boreale. Este vremea să ne culcăm, doctore. Şi pe doctor îl halucinează noaptea asta valpurgică. Agăţat în centura de siguranţă pare în cockpit de cînd lumea. Ne schimbă cei doi ingineri. Starea mării este 4—5. Întins pe cuşetă, ascult zgomotele pe care le face *„Hai-Hui 2“* bălăcindu-se în valuri. Intru de cart cu doctorul în ziua de

5 *iulie la orele 05.00* cu concluzia că la cele trei traversade ale Mării Negre întreprinse cu *„Hai-Hui 2“* în lunile iunie şi iulie, am întîlnit pe parcursul fiecăreia din ele cele mai variate condiţii atmosferice : de la vîntul în rafale de 12—14 m/s, pînă la briză şi calm plat, de la furtună, pînă la vînturi constante pe parcurs de 24 la 48 de ore, fie din sectorul sud, fie din cel nordic şi că mai toate vînturile de peste 10 m/s au venit din sectorul vestic. Sînt avatarurile unei mări interioare, departe de zona constantelor atmosferice, avataruri cărora echipajul trebuie să le răspundă cu o pregătire complexă şi multilaterală, materială, de instrucţie, de disponibilităţi interioare. Capricioasă şi inconstantă, Marea Neagră nu permite nici

diletantismul, nici aventura gratuită. Dar mai ales nu permite croaziera la voia întîmplării. Fără două zile de apă și alimente la bord este hazardat să ieși în larg, chiar pentru o partidă de pescuit stavrizi la țaparină... Se întîmplă să se facă o zi sumbră, cu nimic estival în ea. O zi oțelie-feruginoasă, plină de griuri dure, suprasaturate, care ucid orizontul zvîrlindu-l în marea clocotitoare.

Ne absorbim în genune gri-albăstrui, gri-sinilii, albastru-marin, între pereți lichizi evacuînd milioane de bule de aer într-o șuvoire sonoră, ne ridicăm la creste înspumate cu prova (țîșnind spre cerul mîncat lacom de nori) bandăm pînă cînd copastia atinge valul și capătul ghiului se lasă botezat de spumă, jerbe de stropi țîșnite de sub etravă spală focul de furtună, catargul măsoară vaste arcuri de cerc pe o boltă golită de vară, o boltă incertă, aparținînd altui anotimp și altei zodii. Este o plăcere intensă, violentă, să stai la eche. O plăcere care te smulge din rutină și confortul ei imbecilizant. Care reduce pauzele de sens la ce-a mai făcut nu se știe ce personaj ridicol, iubitor al avanscenei, la noile comicării ale lui cutărică, la noile narcisisme ale lui cutărăscu, la înverșunarea cu care se fac și desfac complicități lucrative, la noile genii impuse de cutare coterie, la masacrarea publică a cutărui autor incomod, la toate deliciile cotidianului al cărui scop suprem se pare a fi devorarea timpului pentru timpul nostru de reflexie, de întîlnire cu noi înșine, vidîndu-ne de dorința de a ne transcende, izolîndu-ne în nevoile nutriției intestinale, gonindu-ne pe linia fiziologiei, ca un pandant de echilibru și apărare la grafomanie și oratoria vană de ședință, la îmbîcseala sclerozei administrative și la incapacitatea de a sări din dogmă în viața cea de toate zilele.

Simt cum mă spăl de zoaiele plictisului ucigător. Gol m-aș lăsa remorcat în pupa și-n forfota de apă salină, să-mi purific retina de spectacolul lingăvelii cretine, măsură a incapacității de a fi tu însuți pînă la anihilarea de tine însuți. Exult de bucurie călărind crestele, conversînd cu vîntul, cu norii, cu spațiul, cu marea, într-un polidialog în care singurul meu argument este demnitatea.

Este ziuă de-a binelea și trec povara demnității, ca și deliciile ei, tandemului doctor-alpinist, cu consemnul să ve-

gheze şi să semnalizeze vapoarele. Iahtul ţine marea perfect. Sub vela terţarolată şi focul de furtună, nici o problemă de pilotaj. *Iacht* este un cuvînt de origină olandeză, nu anglo-saxonă cum o bănuiesc snobii care pronunţă cu distincţie şi superioritate *„yott"*, corect se spune *„yak"*, în româneşte cred că nu greşim dacă pronunţăm *iaht, iahting, iahtman*. Deci cei doi iahtmani novici sînt în cockpit. Văd valurile urcînd la înălţimea hublourilor, ori depăşindu-le ca şi cînd la intervale imprevizibile am intra în imersiune. Este o tehnică specială de a putea adormi pe cuşeta skipperului, tehnică în care-şi face loc o porţie bună de acrobaţie. Are loc în afara cunoştinţei skipperului căzut în somnul reparator, o acţiune insinuantă cu scopul reprobabil de a băga spaima în oasele alpinistului...

...Văzusem spaima aceea tulbure din ochii alpinistului, închisesem ochii cînd auzisem gîlgîitul specific unei înghiţituri zdravene de vodkă, căutasem să-i dau de lucru spre a ucide minutul acela fatal, singurul, unicul minut în care năvălesc incertitudinile şi spaima ; ele se infiltraseră prin protecţia psihologică pe care sînt obligat s-o asigur echipajului şi toate manevrele mele savante au fost ruinate unele după altele, de umorul macabru al celor doi „mai vechi" pe mare : doctorul şi secundul.

În plus doctorul are obiceiul să stea cu nasul în compasul magnetic, şi noaptea, ca şi mine, îşi atîrnă ochelarii pe nas cînd controlează drumul compas, obicei tocmai bun să poţi fi tăiat în linişte de un vapor şi expediat la strămoşi. Nu încetez o clipă să-mi cînt cîntecul : supravegheaţi marea. Notaţi tot ce observaţi, de la obiect plutitor minuscul, la grindă sau mină marină în derivă. Vapoarele trebuiesc evitate de departe. Spre a le putea evita, este normal ca mai întîi să le descoperi, lucru imposibil de făcut dacă stai cu nasul în sticla compasului.

A trebuit ca întîmplarea să atingă limita catastrofei ca acest cîntec să fie înţeles pînă la ultima lui notă şi consecinţă ; dar asta a venit mult mai tîrziu, cînd am rămas singur cu doctorul, care, cu o lăcomie de bun augur, îmi cere să-l las în carturi prelungite, spre a se familiariza

cu conducerea iahtului. Tirania visului navigației circumterestre îl posedă din plin. Navigăm pe 180° și cu 6,5 noduri pe lochul care totalizează la orele 13,30—1125,4 Mm. La noapte vedem coasta Anatoliei, în proximitatea farului Anadolu. Mîine vom fi la Bebekköiu. Mîine seară echipajul are liber în Istanbul... Cald... Valurile încep să se aplatizeze. La 17,30 vîntul cade complet. Rulăm pe o mare cu hulă ușoară, într-o derivă lentă. Se schimbă focul de furtună cu genovezul 2 și se dezleagă baierele de terțarolă ale randei cu scrîșneli și ruperi de unghii. Bănuiesc coasta după densitatea albastrului de deasupra ei și după linia unor straţi coloraţi în roz flamingo. Dar unde aterizăm pe sutele ei de mile, în ce punct ? Se pare că avem drumul vapoarelor în tribord. Adică l-am traversat (poate azi noapte) și vom ateriza undeva în estul strîmtorii. Aștept noaptea spre a mă orienta. Pe timpul furtunii nu m-am obosit să-mi trec elementele pe hartă. S-ar fi putut, cu condiția să mi-o impun. Refac în cockpit întregul periplu, însumînd datele din Caietul de cart. Estimez că ne aflăm în punctul avînd coordonatele 41°25' lat. N și 29°17' long. E., ceea ce ar veni cam la traversul Capului Șile, o bună bucățică de 25 Mm la est de Bosfor și la alte 20 Mm depărtare de coastă. Pot corecta eroarea la noapte. Cinăm copios. După cină las echea doctorului dublat de alpinist. Este o înserare dulce, fastuoasă, prefigurînd Orientul. Constelațiile sînt pline de mister. Văzduh și mare au prins consistența unui fluid aromat la limita care-l desparte de materia vie. Stau și palavragesc cu secundul, gustînd binefacerile lenei pe cușeta legănătoare. Se întunecă. Sîntem în imineța drumurilor de cabotaj, și a tuturor drumurilor maritime care unesc Bosforul cu toate porturile Uniunii Sovietice, cunoscînd că acestea au o frecvență mare de nave în ambele sensuri. Atrag atenția timonierului. Cîndva îi aud glasul, într-o doară, care-mi comunică, tot într-o doară, că vede luminile de drum ale unui vapor. Țîșnesc pe punte, văd, fac volta și exact peste 85 de secunde namila neagră se scurge rapid pe lîngă noi.

Fără comentarii în afara faptului că-l trimet pe doctor la culcare și-l pun de cart pe secund, cu consemnul să mă trezească de cum se va vedea un semnal luminos de la

uscat. Coasta rumeliotă dublată la cea dintîi croazieră dinspre Bosforul fals, deci de la vest spre est, mi-a rămas pentru totdeauna filmată pe videomemorie. Este suficientă o secundă de concentrare și o pot reproduce pînă la amănunt de stîncă și ruină izolată. Coasta anatoliană îmi este necunoscută. Trebuie să apelez la harta nr. 3 intitulată *Marea Neagră ; Coasta de Sud. De la Capul Karaburun la insula Kefken și Strîmtoarea Bosfor ;* scara 1 : 150.000 și să-mi imaginez cam ce voi vedea la uscat. Farul cu sclipiri de la Șile, idem localitatea Șile, care nu ne interesează decît sub aspectul geografiei. Deci se impune o schimbare de cap, pe care echerul raportor o indică a fi 255°. Să procedăm în consecință.

FUNAMBULESCĂ

Preiau cartul de la secund la ora 01.00. Îmi arată în prova o lumină vagă, abia răsărită din mare. Normal trebuia să-mi fi abandonat carcasa în patul cu baldachin din ștergare cusute cu flori la șezătorile de odinioară, cînd țărăncile iuți și aprige din lunca Argeșului izvodeau poveștile locului, avînd vreme să coboare prin vreme spre floarea simbol și cerbul simbol, legînd în năframă cerul și veșnicia lui de eresuri. Scăpat din somnul timpului, ascultam sălciile și luna căzînd pe carnea piersicilor, argintîndu-le puful de fecioară și făcîndu-le să aromească a sărut și subțioară de fată mare, scăldată în apă neîncepută în noaptea de Sînziene. Am gonit legenda și obiceiul, instaurînd în locul lor anchetele T.V. asupra unor huligani imbecili, produse sordide ale casetofoanelor și „Kent"-urilor,

vitînd hora, pentru imitația cretină a unor bîțîieli stupide care acoperă programele unor cămine de periferie urbană, școli ale lumpenului, argoului de tavernă, șișului și reteveiului. Liberi să prolifereze în atenția opiniei publice, să violeze și să înjunghie, cu omul legii scuipat în obraz și legat la mîini de așa-zisul umanism al orînduirii, huliganii sătești pisează sub tocurile tip Far-West ultimele doine și brîuri scăpate de sub pana stilizatoare și modernizatoare a prelucrătorilor de profesie, gonind luna din carnea piersicilor pe care le pustiesc noaptea pentru contravaloarea coniacului de a doua zi. Mă spăl de scîrbă în Marea Neagră și caut sub stele drumul lui Herodot spre Nordul Pontic. Rio să i se fi numit muma ; ori Drio, ce importanță are, din moment ce l-am întîlnit la gurile Dunării, destul de temător de populația acestor meleaguri, care, precum sciții, foloseau carul cu boi și îmbrăcămintea din blană de oaie. Neîntîlnindu-l pe Herodot la vîrsta lui Karl May, credeam că scalparea aparține exclusiv Pieilor Roșii. Eroare. Sciții își scalpau învinșii cu o tehnică rapidă, folosind scalpurile atît ca probă a vitejiei în fața regelui, cît și ca prosop sau podoabă pentru frîiele cailor. Cei mai rafinați își coseau cojoace. Cu pielea mîinii drepte (aceea care ținea arma) bine tăbăcită, scitul își învelea tocul încălțării. Cei mai vulgari își jupuiau inamicul în întregime, purtîndu-i pielea întinsă pe o scîndură. Mă întorc la Eclesiast și spun cu lehamite : Nimic nou sub soare ! S.S.-iștii au făcut din pieile gazaților abajururi și coperți de carte, un călător englez, Clarke, scria că tîlharii din Rusia de sud aveau cîte odată fantezia de a jupui pielea de pe picioarele victimelor și toate informațiile suplimentare la aceste obiceiuri care „înnobilează" istoria umanității sînt luate din subsolurile lucrării monumentale *Istoriile lui Erodot* de „Dimitrie Ion Ghica M.A. (graduat în onoruri la 1870 la Facultatea de științe morale *(Moral sciences Tripos)* din Universitatea de Cambridge". Operă premiată de Academia Română al cărui prim volum a fost tipărit în românește la Berlin în 1894 de tipografia A. W. Schade ; *Staleschreiherstrasse* 45/46) Dimitrie Ion Ghica este fiul lui Ion Ghica, bey de Samos și autor îndeobște frecventat de intelectualii români, sfîrpitorul piraților care infestaseră

insulele şi prin care se închide armonios această digresiune. Herodot navigator, beyul de Samos purificînd insulele spre care ne îndreptăm, sciţii vecini cu geţii la Marea Neagră şi *„Hai-Hui 2ª* apropiindu-se de Anatolia, aducîndu-mi aminte de păţania lui Darius care şi-a scrîntit piciorul la o vînătoare, sărind de pe cal. L-au tras hirurgii egipţieni în aşa hal încît istoria notează că n-a dormit şapte zile şi şapte nopţi şi în a opta zi l-a adus dintre sclavi pe Democide din Crotona, căruia, pentru că l-a vindecat, i-a dăruit două lanţuri de aur. Darius iubea simbolul şi metafora... Medicii comunali la eleni erau plătiţi cu un talant pe an, fiind obligaţi să-i trateze pe săraci. 5 talanţi atici valorau cît 3 talanţi egineţi, talantul eginet valora cam 10.230 lei de pe vremea lui Dimitrie Ghica, o avere ; iar leii noştri habar n-am cîte lire turceşti valorează, noi fiind astăzi mult mai puritani şi principiali în materie de circulaţie a banilor decît cei vechi. Per total las lumina aceea în pupa-babord, vin la coastă sub un unghi de aproape 45° şi sub o lună ieşită parcă din mormînt. Chestiunea cu Darius vrea să însemne că, dacă Darius nu se autoconsemna trilingv în inscripţia de pe stînca satului Behistun, în cuneiforme şi în genul :

— *Sînt Darius-marele rege-regele regilor-regele Persiei-regele provinciilor-fiul lui Istaspe-nepotul lui Arsame-Achementanul...* şi altele asemenea, care ţin de groaza satrapilor omnipotenţi în faţa morţii şi a neputinţei, a uitării şi a blestemului postum ; de setea lor de a supravieţui dispariţiei biologice, autoidolatrizîndu-se din timp, pregătindu-şi nemurirea cu preţul jertfirii propriilor lor supuşi pe care-i folosesc drept sclavi ai acestei obsesii cumplite, care-i cheamă necruţător la judecata timpului şi care-i reduce la minuscula lor valoare, indiferent de cîte falsuri au comis spre a-şi edifica monumentul ; deci, dacă n-ar fi fost regele regilor, cine naiba ar fi luat în seamă că augustul tiran şi-a scrîntit piciorul ? A trebuit să vină un savant, *sir* Henry Rawlinson ca să descifreze inscripţia pe cinci coloane, cu unele erori datorate desigur acelui *SIR*, care ne indică o reprobabilă apartenenţă de clasă a nobilului savant. Proletar fiind, un Rawlinson oarecare, de-

criptarea s-ar fi bucurat de o mai ascuțită vigilență revoluționar-științifică.

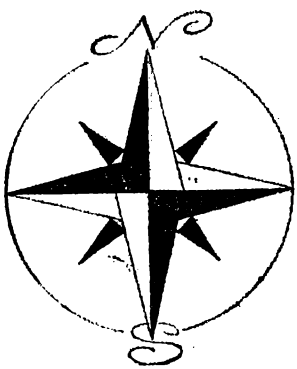
Este timpul să arunc peste bord șabloanele care-mi falsifică vorbirea și gîndirea, care trag între mine și realitate perdeaua filtru, care-mi rod adevărurile fundamentale, care mă fac altul și dubitativ ; altul și disimulat, altul și meschin, iată-mă gol în fața lunii filînd jos frînghia violet a norilor arcuiți peste uscatul negru, dens, opac, impenetrabil. Coasta, abruptă după hartă, este presărată cu epave. Văd sclipind o lumină palidă, un semn vag, aprind bateria și consult harta. Ar putea fi Capul Galara sau Kelara. Cu viteza pe care-o indică lochul : 3,5 Mm îl voi identifica pe lumină. În clipa aceea din noapte, cînd luna agonizează pe jumătate îngropată în nori, cînd se nasc pîclele și incertitudinile, clipa crimei și a adulterului, a negocierilor oneroase pe seama popoarelor și a istoriei, clipa dezertărilor și a evadărilor, clipa atacului și a sinuciderii, văd născîndu-se din pîcle și mare o pată de lumină fluorescentă. La început aproape sferică. Mai apoi schimbîndu-și atît forma cît și intensitatea luminoasă. Pată de lumină glisînd silențios la suprafața apelor. Apropiindu-se de *„Hai-Hui 2“* pe un drum invariabil. Ca și cînd ar fi luat drept reper iahtul, ori neliniștea mea. Ca și cînd această neliniște ar fi fost captată de un sensor ultrasensibil instalat în centrul sferei de lumină, sensor lacom să descifreze gradațiile și fluctuațiile neliniștei în raport de distanța față de sursa emitentă. Din ce în ce mai aproape, din sferică, lumina fluorescentă amintind științificul-fantastic și obiectele neindentificate care populează spațiile, devine proiector puternic luminînd puntea joasă a unei nave stranii, fără lumini de navigație. Aud mașina bătînd ritmic. Disting suprastructurile. Fac volta ! Semnalizez disperat cu lanterna. Văd pe cineva ieșind de la comandă, proiectorul își trece antenele de lumină albă peste *„Hai-Hui 2“*, apoi nava aceea stranie mă dublează sub un cablu, redevenind sferă luminoasă, din ce în ce mai mică, resorbindu-se în mare și depărtare. Apoi, ca și cînd ar fi fost tras un semnal, dintr-un anumit punct al orizontului, mereu același, văd născîndu-se la intervale evasiegale mici gămălii fosforescente, care cresc vizibil, ca în timp scurt să identi-

fic luminile de drum ale navelor ieşite din sacul fermecat plin cu artificii al Bosforului. Cînd punctele luminoase ajung la un anumit loc geografic al acestei nopţi halucinante, îşi schimbă direcţia, după raţiuni exacte. Unele o iau spre nord-vest. Altele spre nord-est. Altele spre est-nord-est. Adică spre *„Hai-Hui 2"*. Spectacolul aparţine unei feerii sumbre, creatoare de angoasă şi neputinţă. Nu pot aprecia cîte mile mă despart de acel punct fermecat situat sub orizont care expulzează navele una după alta ; sau spre care iată, se concentrează una după alta, navele venite din tot bazinul Mării Negre. Nu pot aprecia nici distanţa care mă desparte de punctul geografic de unde navele schimbă de drum. Singurul lucru pe care-l pot aprecia exact este drumul cap la cap pe care-l ia un cargou, venind bolid asupra lui *„Hai-Hui 2"*. Mă smulg din fascinaţia nopţii funanbuleşti, în care semnele luminoase ţes întunericul, plutind între mare şi cer, revenind pe terenul ferm al raţiunii, singurul reper al acestei ore de agonie a nopţii.

Este rezonabil să las drumul vapoarelor în tribord, îmi spun, indiferent că vor face ruta sudică Batumi, sau Trabzon-Trebizonda ; sau Sinope, rămînîndu-mi suficient loc între această rută şi coastă. Îmi mărturisesc în solitudinea cockpitului, că mi-e frică de coasta aridă, presărată cu stînci şi întinsuri, lipsită de localităţi şi faruri, inospitalieră. Nu am sondă acustică să determin adîncimea şi să mă apropii după un drum de fund, nu aud valurile spărgîndu-se de stînci şi nu văd decît luminile verde-roşu-alb venind cu viteză spre mine. Dacă coşcogea cargoul se foieşte atît de nonşalant, am loc şi eu, îmi zic şi pun prova pe 180°. Cu atît mai mult cu cît am chef să-l întîlnesc pe Darius, cel ajuns rege datorită inteligenţei şi iscusinţei omului său de la cai. Nu departe de aici spre sud-vest şi-a construit el podul peste Bosfor, care să-i ducă oştirea împotriva sciţilor, tot prin aceste ape a ieşit în recunoaştere la bordul unei penticostere ; sau poate să fi fost triremă, şi aşa se întîmplă că, făcînd geografia şi istoria bazinului Mării Negre, Herodot ajunge la geţi împreună cu Darius, oferindu-ne peste mai bine de două milenii, un punct fix şi stabil de referinţă şi atestare scrisă a existenţei noastre

la Dunăre. Gîndul la Herodot nu mă scapă de cargou. Strîng vîntul. Fug în întîmpinarea navei sub un unghi mic, manevră riscantă dacă acelui colos i-ar veni ideea să abată în tribord, dar prin care sper să cîştig măcar un cablu faţă de drumul cargoului în momentul trecerii prin pupa lui *„Hai-Hui 2"*. Rămîn gol de mine însumi sub luna roasă de ftizie, veghind în marea opacă drumul fosforescent al vapoarelor spre porturile cu fidelităţi şi infidelităţi ; ori spre largul lumii plin mereu de întrebări fără răspuns. Neagră de smoală, noaptea îşi scutură pe straiuri roiurile de aur ale stelelor, rămînînd despuiată la prova, învăluită în arome tari şi fruste, ofensată de glacialitatea skipperului preocupat să-şi regăsească ingenuitatea, inocenţa şi limbajul adevărului.

BOSFORUL, HERODOT, DARIUS şi „HAI-HUI 2"



Sîntem Duminică în 6 iulie, sub un soare alb, care adînceşte savant printr-un joc de nuanţe, de umbre fine şi lumină filtrată difuz, conturele şi abruptul coastei, vîrfurile însorite, lavinele şi grohotişurile umbrite. Cerul este senin, străveziu, peisajul şi *„Hai-Hui 2"* în acest peisaj de smalţuri translucide par un cadru de reclamă într-o superproducţie de gen filmată pe *„Fuji"*-color. Tot echipajul în cockpit. S-a spălat vesela. Ne bărbierim. Testăm virtuţile săpunului „Tomis", încercînd să-i smulgem clăbuci în contact cu apa de mare. Bărbieriţi, roz-bonbon, cu vînt de la travers, cu coasta la două cabluri, o fermecătoare coastă sălbatecă, pustie, aridă, cu faleză roşietică, aproape

carnală, cu cline îmblănite verde, verdele stins al unei vegetații sărace în clorofilă, avînd în prova farul Rumeli, rachetă albă în poziția de lansare, sîntem atît de bine dispuși încît secundul desface scara de pisică și la remorca ei se lasă în siajul iahtului. Poftește să fie imortalizat. Aparatele de fotografiat țăcăne. Simt aproape fizic detenta psihologică a echipajului. Nimeni n-a protestat cînd am hotărît traversada. Nimeni n-a suspinat în timpul furtunii. Băieții și-au făcut carturile riguros, tandemul doctor-alpinist s-a familiarizat cu rigorile iahtului și după furtună, ca în toate poveștile optimiste, iată și soarele. Dublăm insula Haiirsizada, abia o stîncă, Capul Eimastabia după care, în fundul golfului, descifrăm localitatea Kumdere, vedem lume la plajă și ne pregătim să intrăm în Bosfor. Inginerul secund rabate motorul în poziția de marș. Vreau să-l folosim cît mai puțin. Rațiunea, prețul încă necunoscut al benzinei. În cartul meu, spre zori, a venit din est o navă de război. A trecut la nici un cablu prin tribord și în vana mea trufie am strîns vîntul, urmărind-o cu 5 noduri pe loch. Nava era luminată cu zgîrcenie. Descifram suprastructurile de oțel vopsite în culoare gris nisipie, nu părea nici distrugător, nici torpilor, mai curînd un dragor sau o navă auxiliară, redusese mașinile, scotea fum abundent, punțile erau pustii, totul era fantomatic, lumina gălbuie a lămpilor de la puntea pupa, întunerecul care domnea la prova, pentru că nava aceea a stopat înainte de a se îndrepta spre Bosfor și i-am trecut foarte aproape prin tribord, fără ca cineva de pe monstrul din oțel să remarce. Auzisem duduitul mașinilor. Simțeam în nări mirosul înecăcios al fumului și pe cel al blindajelor umede. O navă care m-a inhibat pe tot restul cartului. Petrecusem o noapte de vrajă sub cerul fantast care prefigura Orientul. Orientul iubit de mine. Cel al astronomilor și al poeților, al geometrilor și al înțelepților, al meșterilor în ajur de aramă și argint. Orientul meditației și al echilibrului. Nava aceia îmi actualizase principiul brutal, strivitor, meschin și stupid al Forței. Al Forței care-și impune Dreptul. Al Forței care reglează Istoria după bunul ei plac sau care măcar încearcă să regleze Istoria. împotriva experienței de milenii care demonstrează că nicicînd și niciunde

forța n-a depășit stadiul vanității și al stupidității. Sînt oameni de cultură sau numai de bine, care mă întreabă de ce notez cu atîta sîrguință zilele și datele în cărțile mele de călătorie ; ori chiar în unele romane din *Gestele Românilor* și dacă nu cumva este o cochetărie care ține de manieră secolului trecut ; de dorința de a patina ușor în sepia scrierile respective ; sau dacă nu cumva atribui fiecărei zile din calendar o putere benefică, ori malefică, legînd-o de poziția aștrilor, de fazele lunii și de celelalte delicii spirituale ale astrologiei. De ce nu renunț la compartimentarea asta jurnalieră și grosieră, în favoarea fluxului continuu al memoriei, al aventurii interioare, al fantasmelor născute de imaginație, al discontinuității. Niciodată n-am resimțit nevoia să evadez măcar formal dintr-o lume care m-ar fi înăbușit și pe care n-aș fi înțeles-o, să inventez procedee care să încifreze ; ori pur și simplu să fiu devorat de ambiția stupidă de a demola pe hîrtie principii de organizare care stau în ordinea fundamentală a universului. Discontinuitatea lui Michel Butor este o temă, o intenție, imitatorii au transformat-o într-o rețetă. Numai superficialii și esteții în sine, închistați în formule și palavre savante, pot rupe din complexitatea realului și a realității pe cei pînă mai ieri ai „Noului roman". Călătoria este o progresiune continuă într-un spațiu care-și dezvăluie timpul absolut în calitate de martor. Unitatea de măsură interioară este ciclul diurn. Zilele săptămînii au semnificația părților prin care se realizează întregul. Dacă arhitectura este într-un fel organizarea spațiului, iar arhitectura unei cărți este deopotrivă organizarea inefabilului, ca și organizarea faptului, motorul *„Veterok"* de 12 CP este concret cel care joacă rol de arhitectură la bordul lui *„Hai-Hui 2"* după ce dublăm Capul Iom și coborîm spre gura Bosforului. Fără jocul perspectivei și al retrospectivei, al planurilor apropiate și îndepărtate, fără fondul timpului, aventura existențială se reduce la aventura digestiei. În plan apropiat inginerul trage la sfori, adică smucește repetat sfoara volantului, făcînd aluzii transparente la originea lenei de gîndire și a economiei cu care a fost realizat motorul și sistemul lui de protecție împotriva umezelii. Dublăm farul Anadolu. Locurile îmi sînt familiare. Vîntul

din N.-NV mă invită să ajutăm motorul, cu velele. Deliciul spectacolului în Bosfor este preluat de tandemul doctor-alpinist. Mie îmi rămîn echea şi velele. Secundului, motorul. Trece în amonte nava sovietică *„Nicolai Pirogov"*. Caut din priviri locul unde şi-a fixat Darius cele două coloane de marmoră care să imortalizeze amintirea podului de vase construit peste Bosfor de arhitectul Mandrocles din Samos :

„Pe Bosfor plin de peşte, Mandrocles aruncă
Un pod, spre pomenirea zeiţei Junona,
Coroana lui de glorie, o fală pentru Samos,
Îndeplinind lui Darius, poruncile regeşti".

Inscripţie pe tabloul reprezentînd podul, armata trecîndu-l, Darius pe tron privind peisajul — dăruit de Mandrocles, templul Iunonei din insula de baştină, Samos. De fapt un act de colaborationism cu ocupantul, Samosul stînd sub talpa imperiului persan. Aici intră în discuţie o problemă strict profesională, legată de viteza de croazieră a navelor şi un flagrant delict de exagerare la Herodot. Părintele istoriei europene scrise afirmă că lungimea Pontului este 11 100 stadii pe o lăţime de 3 300, Strabon zice 7 000 pe 2 500, unitatea de măsură fiind distanţa parcursă de nava care l-a dus la Fasis — adică Batumi — şi pe care marinarii de-atunci o rotunjiseră frumuşel la 1 300 stadii în 24 de ore. Cam mult, dacă socotim stadiul elin egal cu 100 de coţi, ceea ce ar reveni după Herodot la un marş de zi-lumină egal cu 700 stadii, adică 130 kilometri ; iar cel de noapte egal cu 600 stadii sau 110 kilometri, per total 240 kilometri, adică 130 mile marine în 24 de ore, distanţă bună, acoperită greu şi de iahturi moderne, cu forme studiate la tunelul hidrodinamic, construite din materiale uşoare ca fibra de sticlă, cu velatură compusă matematic, confecţionată din dacron, în vînturi puternice şi constante, necesitînd o viteză medie de 5,5 noduri. Mult. Exagerat. Incredibil. Chiar pentru cei mai cumpliţi criminali, legaţi de băncile triremelor în lanţuri şi stimulaţi cu biciul din piele de hipopotam de către şefi de echipaj la fel de criminali.

Ce imaginație luxuriantă. Să înlănțui pe viață un prizonier de război la o lopată și să-l transformi într-un „*Veterok*", care ori ce i-ai face nu scoate mai mult decît 4 noduri, asta la formele elansate ale frumoasei „*Hai-Hui 2*". Sau să fii artist plastic în România, să-l descoperi tîrziu pe Delvaux și să umpli ari întregi de pînză colorată cu nuduri aeriene, avînd corpuri de consistența buretelui proaspăt pescuit. Ah, Eclesiastul, acest corb al eternelor cicluri !

Turcii sînt la pescuit stavrizi.

Nouă ne stau în prova Propontida. Helespontul și marea numită încă de atunci : Egeea.

Pînă una, alta este bine să joc rol de ghid. Magia reființei ține deopotrivă de memoria locurilor și de reîncarnare prin forța cuvîntului. Să arătăm Rumeli-Hisari și polul lui asiatic Anadolu-Hisari. Să fi făcut cuceritorul Constantinopolului podul peste Bosfor într-un loc gol de tradiție în acest sens ? „*Hai-Hui 2*", taie cu prova imaginile celor două puhoaie umane oglindite în apele duminicale, pline de bărci automobil, iahturi și vapoare. Asia lui Darius și Asia lui Mohamed Cuceritorul, năzuind ca o fatalitate a istoriei spre Europa prin sud ; cîmpiile sciților rămînînd mereu deschise pentru nomazii Asiei Centrale... Pînă cînd acest drum în sensul rotirii soarelui pe uranisc ?

— Jos velele !

Sîntem în rada portului de iahting Büyük-Bebek. Privesc lacom cheul familiar. Da. Umbrela albastră este la locul ei. Văd părul alb strălucitor al bătrînului meu prieten Riza Vural, barcagiul. Strig și fac semne. Riza Vural recunoaște nava și pavilionul. Coboară demn în barcă și ne vine în întîmpinare. I se aruncă parîmele prova și pupa. Ca și atunci, ne leagă la geamanduri. Totul este neschimbat și familiar, ca și cînd ne-am fi regăsit după o despărțire scurtă, ca și cînd această escală spre Sud ar aparține dintotdeauna memoriei mele afective, ca și cînd aș fi legat peste timp amintirile foarte vechi ale unor experiențe cînd dramatice, cînd fabuloase ținînd de epoca relațiilor cu Înalta Poartă ; de amintirile foarte proaspete, fabuloase și ele, ceva din mine

intim și adînc sălășluind dintotdeauna pe malurile Bosforului. Riza Vural vorbește la fel de bine românește, ca și celălalt prieten al meu Ardem Karadeniz. Iată, ne aduce o barcă la *„Hai-Hui 2"* s-o avem de serviciu și băieții trași la patru nasturi, harnașați cu aparatele foto și geanta cu documente, pleacă la Büyükdere să facă formalitățile, avîndu-l ghid și translator de engleză pe secund. Rămîn singur la bord, plăcerea fiecărui început de escală. Sînt o mie de fleacuri de pus la punct, începînd cu aranjarea interiorului. Am nevoie de liniște să încropesc un plan de acțiune, unul calendaristic, să mă hotărăsc asupra unui plan de drum în Marmara, să-mi alcătuiesc programul zilei de mîine, începînd cu o vizită la consulat pentru a afla amănunte în legătură cu celelalte două iahturi *„El Constanța"* și *„Traian"*. Deocamdată revin la Büyük-Bebek, cu ochiul care păstrează pe retină conturele esențialului. Redescopăr cu satisfacție plină de autoironie la adresa începutului de pedanterie prețioasă care mă bîntuie, coordonatele care reglează dintotdeauna viața colectivităților umane : autoritatea, credința, activitatea laborioasă, domesticul. Nici unul din aspecte nu lipsește în acest microunivers de vis, colorat cu tamariști și iazmin, cu cedri și catarge, cu nave și bărci automobil scrijelînd Bosforul cu siaje lungi și înspumate. Autoritatea. Sumbra autoritate imperială, zidită în piatra donjoanelor, în crenelele și în cazărmile din cetățile, tabiile și fortărețele de pe ambele maluri. Rumeli-Hisari poartă și astăzi la hampă, steagul, ca un simbol al permanenței și un insemn al autorității. Turnuri în ruină și ziduri de cetate, cazărmi cu antene de radio și televiziune, nave militare cu aparataj electronic, autobuze militare, întregul rețetar al autorității este prezent. Trecutul și prezentul sînt aici. Primul ca martor. Cel de al doilea ca autoritate de referință. Minaretele albe, suple, țîșnind din verdeață. Credința... Prăvăliile și atelierele. Activitatea laborioasă. Vilele și blocurile, căsuțele pitorești și palatele : domesticul în varietatea raporturilor lui cu bogăția și sărăcia, mereu o problemă de clasă, mereu o problemă politică, evidentă pînă la

strigăt. Am îmbătrînit. Să fi devenit un strop cinic şi puţin mizantrop ?

Totdeauna aici mulţimile au ieşit în stradă cînd sultanii n-au repurtat victoriile care să le asigure traiul, lapidîndu-i pe marii viziri păguboşi, ori măcar bătîndu-le palatele cu pietre. Multă vreme accesul la cele mai înalte demnităţi a fost deschis meritului. Incapacitatea a făcut dintr-un alături de zei, un paria. Decadenţa a început o dată cu corupţia. Ştia el Caton cenzorul, de ce-a profesat intransigenţa cu atîta violenţă. De ce-a supus cenzurii viaţa opulentă, sibaritismul, corupţia magistraţilor şi a senatorilor. O ştiau şi sultanii vechi pînă în clipa cînd decadenţa bizantină nu le-a muşcat conştiinţa, răzbunînd tîrziu căderea Constantinopolului prin decăderea Sublimei Porţi.

Automobilele îşi fîşîie pneurile pe asfaltul străzii care dublează cheul. Promenada cheu este plină de lume. Bărcile lui Riza Vural şi Ardem Karadeniz încep să vină la ponton, vîslite de bărbaţii familişti, de tineri şi tinere, de adolescenţi şi copii. Acelaşi spectacol fascinant de duminică etajată social, de la iahtul opulenţei milionare, la vaporul curselor obişnuite cu punţile gemînd de lumea biletelor ieftine ; de la motor-cruizerul purtînd la pupa un *„Johnson“* de 100 C.P. ; ori un *„Mercury“* de acelaşi calibru, la barca închiriată de la Riza Vural ; duminică îmbibată de mirosul seului căzut pe cărbuni, de ceapă prăjită şi kebab, de strigătele guturale ale negustorilor ambulanţi, apoi tăcerea bruscă, vraja intensă dinaintea înserării şi stăpungînd coroana seculară a dudului care veghează deopotrivă moscheia şi cafeneaua, vocea metalizată imprimată pe bandă, a muezinului. Ah, banalitatea tehnicii, corupţia şi tentaţia ei.

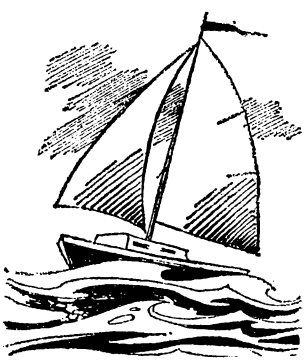
Seara îmi aduc echipajul la bord cu barca lui Riza Vural.

La cheu ceremonia zilei a luat sfîrşit. Barcagiii au tras bărcile pe schela de podină. Riza Vural şi-a strîns umbrela de plajă, albastră, a pus totul în lădoiul de sub cheu şi s-a dus acasă. Ferestrele s-au luminat. Ca niciodată, trec patrule şi automobile militare. Ascult povestea impactului echipajului cu Istanbulul. Desigur, la

Büyükdere nu s-a făcut nimic. Mîinele oriental, detaşarea faţă de timp, indiferenţa la timpul civil sînt prezente. Doctorul este încîntat de forfoa mulţimilor, de capacitatea uluitoare a negustorilor ambulanţi de a vinde cele mai de neînchipuit obiecte şi de aceea a cumpărătorilor de a pierde vremea în faţa celei mai rudimentare tarabe de vîndut nimicul. Îmi semnalează acum prezenţa militarilor înarmaţi, cu mîna pe trăgacele puştilor mitralieră şi reconsider imediat ştirile din ziare despre recrudescenţa terorismului. Au ajuns la Sfînta Sofia după ora de închidere. Văzîndu-le dezamăgirea, santinela telefonează celor din interior. Doctorul se emoţionează la gestul soldatului. Porţile nu se deschid, dar santinela se alege cu o poză, pentru care şi-a luat ţinuta marţială de rigoare.

Apoi vine noaptea, cu feeria ei de lumini, cu clipocitul apelor şi cu perdelele de catifea ale cerului căzînd moale peste Bosforul giuvaer, bătut în diamanticale.

DIN NOU LA ISTANBUL !



Luni 7 iulie de dimineaţă vrem să lichidăm cu formalităţile, ca să nu prelungim şederea mai mult de două zile. Am realizat etapa Tomis-Istanbul în trei zile şi trei nopţi de marş, ceea ce este excelent. Fiecare oră cîştigată acum, ne împinge cu o oră mai departe spre Sud. Alpinistul rămîne de vardie. Geamandura de la prova ne-a zgîriat ambele borduri în mod brutal şi urît. Trebuie să lăcuim întregul corp deasupra liniei de plutire pînă în copastie. Luăm autobuzul şi vin în contact cu rata inflaţiei. Din 3 lire, cît am plătit acum doi ani, biletul s-a

făcut 5 lire. Stupefiant este prețul benzinei. De la 5,45 lire în 1978, cu trei lire mai mult decît în 1977, benzina normală s-a făcut... 35,50 lire. Secundul și cu mine purtăm ținuta de iahting, doctorul este în „civil". Iată-ne în fața ghișeelor de cristal de la Galata, marele port comercial al Istanbulului. Polițistul cu „Coltul", bătîndu-i șoldul ne refuză net. Formele se fac la Büyükdere. Asta o știm de la carte. Dar tot la carte scrie că se pot face și la Galata. Le-am făcut aici în 1978. Secundul devine elocvent. Vorbește engleza fluent, explică, devenim toți elocvenți cînd își face apariția o foarte frumoasă anatoliană în uniformă care încearcă să ne explice ceva în genul „aceea a fost în 78 ; astăzi sîntem în 80", sau așa ceva ; lîngă noi ascultă o pereche civilă, tot cu pașapoartele în mînă ; facem cîteva complimente la adresa birocrației, desigur în limba noastră maternă și stupoare, doamna de alături spune :

— Așa am pățit noi ieri !... Trebuie să mergem la Büyükdere !

Este căpităneasa unui iaht polonez, staționat într-un port pescăresc la Sud de Istanbul : Kum-Kapî. Însoțitorul, unul din membrii echipajului. Zveltă, tunsă scurt, energică, skipperul iahtului polonez vorbește o românească perfectă, fluidă, aleasă. Cele două echipaje se despart cu promisiunea unei vizite. Promisiune protocolară, de circumstanță, pentru că sîntem la Bebek, în amonte de Istanbul și cînd vom pleca ieșim direct în Marmara, fără a escală intermediară, la cîteva mile în aval. Doctorul este de acord să mă însoțească la consulat. Cîndva am urcat acolo cu Stela, cunoșteam vag direcția și cîteva puncte mari de reper. Peisajul istanbulez s-a îmbogățit cu soldați. În afara patrulelor pe ambele trotuare ale străzilor, ținînd armamentul în poziție de tragere, fiecare instituție publică și toate băncile sînt păzite de soldați în kaki, purtînd berete albastre, cu degetul pe trăgaci și încărcătoarele puse. Se poartă cu dezinvoltură pușca mitralieră și carabina automată. În pofida acestei desfășurări de forțe, ieri seară a fost asasinat aici, la Istanbul,

un fost prim-ministru. Fotografia color, crudă, obraz maculat de sînge, în jurnalele de dimineaţă. Larma oraşului, ritmul lui, forfota, nu au nimic din lentoarea tradiţională. Pitorescul îţi invadează retina la fiecare pas. Mă farmecă zarzavageriile cu panerele lor plate din papură şi răchită, pe care sînt clădite savant mormanele de zarzavaturi şi roşii uriaşe, spălate, aranjate cu gust, udate, apoi fructăriile şi, exuberante, florăriile aducînd cu picturile exotice ale „vameşului" Rousseau, ori cu acea miraculoasă „La Foret" a lui Paul Delvaux. Plantele agăţătoare aranjate savant creează o lume de umbră verde, percutată de culorile carnale, groase, ale unor flori sudice, necunoscute, totul într-o orgie coloristică aproape de magie, incantaţie, surealism şi erotism sublimat.

Urcăm spre cunoscuta piaţă Taksim, printre altele sediul Radioteleviziunii, unde ştiu că pe străzile comerciale imediate se află consulatul nostru şi cel francez.

Este timp să recepţionez starea de spirit a doctorului. Gîndurile lui legate de croazieră. Secundul este un tip frigid, calculat, industrios, egoist, plin de sine, bun tehnician, mereu în rezervă, mereu supraveghiat şi autocenzurat, fără efuziuni, ordonat şi exact, un inginer electronist impecabil. Alpinistul, băiat bun, necunoscut, disciplinat şi săritor este un pasager. Gîndul echipajului circumterestru mă ronţăie. De flerul în a descoperi oamenii potriviţi rezidă succesul. Oameni potriviţi, care să nu vină în conflict cu marea şi servituţile grele ale vieţii de bord. Doctorul este un candidat. Fişa lui pasională este plină la refuz. A iubit marea de mic. A fost şi a rămas fascinaţia şi visul, locul împlinirii interioare plenare. S-a edificat interior în această dimensiune. Lectura lui de gen este bogată, dar neselectivă. Priceperea tehnică mediocră. Rezistenţa, deocamdată, excelentă. Umorul la postul lui. Îmi este simpatic şi nu i-o arăt din prudenţă. Politeţea de modă veche mă reconfortează. Chiar atunci cînd pozează în „băiat de comitet" şi foloseşte argoul (moment la care fac mutră constipată şi scîrbită) pentru detentă ; rămîne acelaşi bonom blînd şi durduliu, gata

să te întrebe unde te doare, solicitîndu-ţi amabil să scoţi limba şi să zici „aaa". Urcăm deci pieptiş pe străzi mirosind a canale desfundate, în rigolele cărora curg şuvoaiele de apă de la spălatul zarzavaturilor, sau de la spălatul trotuarelor. Ţin o direcţie generală onestă, dar consulatul se află la o distanţă venerabilă. Încurc străzile, trecînd din cele labirintice şi întunecoase, pe artere comerciale fastuoase, cu glisierele cafenelelor deschise prin care vedem zeci de bărbaţi solizi, mustăcioşi, eleganţi, bîndu-şi ceaiul şi jucînd table. Ori pun la cale afaceri, ori sînt rentieri, ori au la dispoziţie însăşi cheile de la seiful timpului. Transpirăm şi urcăm, exerciţiu binevenit. Din întrebare în întrebare ajungem la consulatul francez unde poliţistul ne lămureşte urgent. La doi paşi, după colţ... consulatul ferecat, sînt zile de izbeliţte, uşa întredeschisă parcimonios, declaraţia de identitate, înăuntru răcoare, telexul nu funcţionează, las o notă pentru Agerpres, aflu că cele două iahturi au trecut spre Egeea, reprezentantul Navromului se află plecat undeva cu o treabă, în general am impresia că am devenit brusc suspect şi că incomodez. Straniu, îmi spun, am mai avut aceeaşi senzaţie la diverse ocazii în contact cu personalul de ambasadă de pe diferite latitudini şi meridiane ; şi de diferite ierarhii ; care încearcă să pună între tine şi el o distanţă ierarhică astronomică, chestiunea mi se pare rizibilă, într-un fel grotescă şi glacializat îmi iau doctorul şi mă eclipsez. Sper ca nota mea să fie cumva transmisă în ciuda telexului defect. Zăduf... Consider încheiată obligaţia cetăţenească. Coborîm în Galata. Pantă abruptă, stradă pietruită cu piatră de rîu, un maidan cu iarba sfîrlogită, balcon deschis spre Bosfor şi Marmara şi acolo, în fundal, tăind azuritul apelor şi pîcla străvezie de deasupra mării, un colos negru roşcat culcat în gura Bosforului, un uriaş cetaceu barînd orizontul. Aspră şi necruţătoare strîngere de inimă. *„Independenţa"*. Cel mai mare petrolier al flotei noastre. Abordat stupid şi criminal de un mineralier grec. Majoritatea echipajului a pierit în flăcări. Reconstitui scena. Văd flăcările uriaşe

lingînd trupul navei, văd marea arzînd, văd echipajul, torțe umane încercînd salvarea, aud pînă aici detunătura cumplită a exploziei. Mi-am stricat ziua. Mi-e lehamite de turism pedestru. Sub piciorul abrupt al pantei se află un depozit al muzeului militar, probabil pentru piese străvechi de artilerie. În curte zac cîteva țevi de tun aparținînd Evului de mijloc, cu ornamentații în arabescuri de toată minunea. Urcă doi soldați, care doresc să se fotografieze cu noi. Trec la mijloc și doctorul ne imortalizează color. Ne întoarcem la „*Hai-Hui 2*". Bravii bătrîni Riza Vural și Ardem Karadeniz, văzîndu-mă cătrănit din pricina juliturilor scrijilate de geamanduri pe corpul iahtului, au adus lac și din bărcile lor au curățat și lăcuit întregul bordaj. Un gest de neuitat, care mă emoționează și umanizează. După masă dau liber echipajului. Rămîn să fac plajă, să privesc Bosforul și să-mi întocmesc planul de drum. Sîntem în a doua zi de escală fără să ne fi îndeplinit formalitățile de rigoare. Hotărăsc ca mîine de dimineață să ne prezentăm în păr la Büyükdere, conform indicațiilor oficiale date la Galata și imediat ce vom avea vizele să molăm parîmele și să punem prova pe Dardanele. Am expediat în țară cîteva ilustrate. Singur la bord încerc să tai fluxul sentimental care se cuplează la memoria afectivă și amîndouă îmi creează un cîmp magnetic ciudat, avînd mereu unul din poli la Grădiștea pe Argeș. Nu este tocmai starea de spirit cea mai potrivită pentru un skipper dublat de un călător avid de substanță. Știu că-mi lipsește răceala care detașază și poate, obiectivizează. Răceala analistului indiferent la istoricitate, concentrat pe clipă, gata să riposteze momentului fără să conecteze judecata perspectivei și pe aceea din perspectivă. Este o infirmitate care conduce la o boală ținînd într-un fel de oftalmologie. Boală care se manifestă printr-o juxtapunere a aceleiași imagini în timp. Printr-o diformare a globului ocular și a sistemului său de percepție, astfel că, privind de pe punte donjonul central de la Rumeli-Hisarî, piatră cenușie masivă, crenele și singurătate, văd acolo șiruri de cămile, de boi și nenumărate atelaje cărînd piatra, văd forfota mulțimilor de

robi lucrînd la ziduri, lăncile de spahii de Asia galopînd spre Bizanț cu pelerinele din mătase galbenă fluturînd și la această diformație supărătoare a retinei lacomă de forme inedite, de culori niciodată văzute, se asociază diformația în lanț a celorlalte simțuri, pentru că pe Bosfor curg arome stranii pe care simțul meu olfactic le percepe cu acuitate ; mirosul pieilor tăbăcite, al șeilor și al scuturilor încinse de soare, al sudorii umane amestecat cu al sudorii animalelor de povară, cel iute și puturos al cămilelor, apoi, cînd se schimbă vîntul, aromele perfide din cortul lui Ayhan Mehlesi timariotul de la Oguzeli, la sud de Gaziantep, nu departe de Siria, cel mai renumit traficant de droguri și parfumuri legat prin jurămînt cu arabii cărvănari care-i aduc moscul. Și cum s-ar abține auzul de la acest sabat și n-ar selecta zbîrnîitul insipid și doldora de decibeli al motoarelor *„Johnson"*, *„Mercury"*, *„Evinroude"*, de șopotul apei bătută cu lopețile, de blînda melodie tărăgănată alunecînd pe ape venită de pe terasele din marmoră ghirlandată, sau de strigătele războinice „ay, ay" scoase de ienicerii de cetate trecuți în revistă pe una din strapontinele donjonului ? Blestemată să fie această pluralitate existențială și acest sincronism, conducînd mereu, dincolo de formele perceptibile, la judecăți care mă fac să rîd cu un ochi și să plîng cu celălalt. Spune Bizantium-Constantinopole-Istanbul și ai să înțelegi de ce rîd cu un ochi și plîng cu celălalt. Noaptea coboară leneș, băieții sînt sideraţi și înspăimîntați de contrastele metropolei-sinteză și *Marți în 8 iulie* harnașați în iahtsmani, skipperul cărînd geanta cu documentele, bărbieriți și O.K. lăsăm iahtul în grija barcagiilor prieteni și urcăm demni în autobuzul etuvă cu direcția Büyükdere. Acest Büyükdere, port ; vamă și sediu al formalităților obligatorii pentru toate navele care vin din Marea Neagră, este un golf adînc în coasta europeană la puține mile de la intrarea în Bosfor, golf plin de nave, iahturi, caice, mahune și tot ceea ce se poate imagina că deține o fărîmă de flotabilitate.

Panglica de asfalt șerpuiește între Bosfor și coasta abruptă, cînd împădurită, cînd plină de vile cochete, col-

ţuri paradisiace cu grădini exuberante, garaje pentru bărci, terase-debarcader şi terase-strand, totul aparţinînd suveranităţii intimului şi familialului, acest tot dominat de vivacitatea culorilor pastel, bleuri străvezii ; ori galbenuri mătăsoase, şofraniuri delicate, pete de lumină pe verdele mat al cedrilor şi platanilor seculari ; marmora vineţie, dantelată bogat a vechilor palate, apoi coborîm, vedem soldaţii cu degetul pe trăgaci şi ne începem corvoada.

Poliţia va pune parafa ; după ce ne-o va pune vama, vama ne-o va pune după ce vom obţine parafa carantinei ; carantina nu este în aceeaşi clădire, va trebui s-o găsim. Căutăm desfăşuraţi în trăgători, toată lumea ştie unde este carantina, dar nimeni nu ştie de-adevărat, ne luăm după semne secrete şi, în sfîrşit, ajungem.

Un ponton. O grădină pe malul golfului, cu un pin maritim în mijloc. O clădire veche, un birou curat şi un bărbat zîmbitor. Da ! Ni se va pune ştampila. Medicul este plecat cu şalupa la navele care intră în Bosfor. Cînd va reveni ? Cine-o poate şti ? Să luăm loc la masa de sub pin. Răbdare. E atît de frumos aici. Iată formularele bilingve : în turcă şi engleză. Secundul le mormăie şi traduce nazal, completez cîteva rubrici, nu ne uităm pe verso, apoi apare „puştiul", adică băieţelul de la 8 la 12 ani (o mai veche pasiune autohtonă), băieţelul sărac, slujitor la toate, perspicace şi învăţat cu munca, camerier şi curier, grădinar şi în cazul nostru mecanicul unei nenorocite de motorete, mai mult bicicletă cu motor în stare de semiepavă. Băieţelul subdezvoltat fizic, cu ochii sclipind de inteligenţă, spală sîrguincios ferotenia, ne zîmbeşte, se interesează de soarta celor patru mahmuri. Dispare şi apare cu o tavă pe care sînt patru filigene miniaturale cu ceai şi farfurioara cu zahărul cubic adiacent.

— Cine plăteşte, mîrîi, handicapat de preţul pieţii

— Skipperul, răspunde echipajul, zîmbind angelic.

Refuz tava. Oroare. Băieţelul se miră pînă la mirarea absolută. Apare în pragul biroului posesorul local al timpului. Nu se poate să refuzăm. Ştiu că i-am jigni profund, refuzînd trataţia. Bem ceaiul. Fac măcar eco-

nomie la zahăr. Ceaiul amărui îmi lavează ficatul. Echipajul este pus să mă decaveze. Face abuz de zahăr, încintat de doctor care nu vrea să știe de diabetul cu care-i amenință.

Am în servietă pliante și cărți poștale cu nava-școală „*Mircea*" rămase din călătoria transatlantică. Îi dau puștiului un pliant. Răspuns, puștiul dispare și de data asta apare un chelner adevărat, aducînd altă porție de ceai. Sînt un tip ruinat. Nu singurul în istoria mondială a ceaiului, îmi spun. Două tratații în timp de 30 de minute. Dacă doctorul mai întîrzie o oră ! Doctorul ! Evrika ! Dar pe Allah, avem doctorul nostru... A nu ! ni se răspunde zîmbind... Presimt plutind în aer a treia tratație. Măcar s-o reduc la o pătrime... Desigur. Echipajul poate pleca. Rămîne numai skipperul. Asta după două ore de așteptare în patru. Echipajul primește vestea cu entuziasm suspect. Lasă skipperul amanet pentru ceai (avem la iaht zeci de pachețele de ceai extra chinezesc, uite că nu m-am gîndit să iau cîteva) și o șterge la navă s-o pregătească de marș. Hotărît, cum obțin vizele, ne eclipsăm. Beau filozofic, sub privirea aprobatoare a puștiului, al treilea ceai personal, al nouălea pe lista totalului. Dacă este bal, bal să fie. Pliantul cu „*Mircea*" face carieră. Stau de trei ore sub pinul aromat și realizez performanța de a savura cele douăzeci de grame de ceai lichid printr-o infinitate de palpări cu vîrful limbii, într-un timp record, șaizeci de minute, lucru care, vizibil, stîrnește admirația fără rezerve a Gavrochului.

În sfîrșit, șalupa. Doctorul amabil nici gînd să mă consulte, măcar în calitatea mea de reprezentant al echipajului. Uluitor ! Îmi completează formularul cu mîna stîngă și cu o viteză aiuritoare. Gata. La vamă... Ah, nu ! La Galata !... La poliție !... Ah, nu ? La Galata !... Bine dar la Galata mi s-a spus că... Zîmbete. Oamenii joacă table și fiecare are la șold un „Colt 45" purtat à la cow-boy, cu patul afară din toc... Mă uit la ceas. Au trecut patru ore. Spumeg. Ceaiul ?... A fost o tratație amicală ! Un gest de ospitalitate. În autobuz controlez documentele semnate de doctor. Pe verso sînt rubrici numerotate și deasupra scrie „Liste" și încă ceva. Probabil lista echi-

pajului. Ros de umor negru completez patru rubrici cu numele noastre. Să nu mai pierdem timpul, la Galata. Mă precipit în trombă la cheu. Băieții sînt la bord. Trebăluiesc... Vine doctorul cu barca și mă ia de la ponton. Gata ! Plecăm cu iahtul la Galata, îl acostăm la cheul vămii și al gării maritime, în cinci minute lichidăm și ieșim în Marmara. Navigăm la noapte, în axul ei, departe de drumul vapoarelor. Doctore, pregătește te rog pungile pentru cei doi bătrîni. Conserve, ceai, țigări... — Ar trebui să fim mai economi !... — Am zis ! Gata motorul ?... Sus randa. Mola pupa. Bătrînii sînt lîngă iaht în bărcile lor de pescuit și plimbări familiale pe Bosfor. Umbrela albastă la locul ei. Părul alb strălucitor al lui Riza Vural, trăsăturile adînci, calmul și încă forța mișcărilor. — La revedere ! — Drum bun ! — Mola prova. Motorul la ralanti ! Cuplează-l !... Virez și cu viteză repede ajunsă la 5 noduri dublăm semnalul luminos din radă și intrăm în șuvoiul puternic de la Cap Arnavutkioi, acolo unde rîndul trecut... Navigăm în aval cu randa și motorul. Preocupat de manevrele de plecare n-am depistat conspirația doctor-alpinist, desfășurată sub nasul meu lipsit de vigilență. Doctorul joacă rol de tampon între intransigența skipperului și viciu. Rol de înțelegător, om larg în principii, de bun și amabil. Cînd ia cutiile de țigări de la „protocol", pentru cei doi bătrîni, greșește cu una în plus, supravegheat lacom de alpinist, cutie pe care o „scapă" și „uită" între treptele scării, unde o găsește alpinistul, tot din întîmplare.

De ce această digresiune !

Simplu... Unul din cele mai cumplite pericole la bordul unui iaht mic, este focul la bord. Poate izbucni de la butelia de aragaz, de la instalația electrică defectă, de la fumat, de la benzina manipulată imprudent, sau de la electricitatea statică atunci cînd în zilele foarte călduroase se face alimentarea cu benzină pe un iaht metalic. Am căutat să evit sursele, spre a elimina la minimum factorii de risc. Bilanțul exploziilor în mare și al dispariților inexplicabile de iahturi excelent dotate este trist și îngrijorător. „În-

ţelegerea" unui viciu, dacă mă lasă indiferent atunci cînd viciul nu devine un pericol pentru alţii, mă radicalizează total, atunci cînd devine pericol pentru o colectivitate cît de restrînsă, sau pune în pericol realizarea unei teme. Este absurd să ardem în mare pentru că unul din noi simte plăcerea să-şi umple alveolele cu fum. Scurt şi fără comentarii. Nu sosise în Bosfor, încă, clipa lecţiei care pentru bravul doctor samaritean ar fi trebuit să fie definitivă şi necruţătoare, dar iată că, trecînd pe sub podul Europa-Asia, vedem legat la geamanduri enorme, mineralierul care a torpilat petrolierul *„Independenţa"*.

Ca orice agresor care foloseşte surprinderea, mineralierul este evasiintact. Doar prova şi puntea prova poartă semnele incendiului mortal provocat navei noastre.

Acelaşi Bosfor pitoresc, supraîncărcat cu nave de toate sorturile, acelaşi Dolmabahce, palat din marmoră vineţie cu esplanade largi deschise spre Marmara, insule şi Asia Mică, aceeaşi ştiinţă străveche de a umaniza peisajul prin arhitectură ; de a integra armonios cupola şi minaretul, albul şi faianţeria, marmora şi culorile pastelate, piatra şi fierul forjat în peisajul cu Bosfor, Marmara, cer şi faleze înalte, ori dealuri abrupte dominate de coroanele platanilor şi ale pinilor maritimi, de filigranul tamariştilor şi de verdele gras al yasminului. Îmi cenzurez evaziunea lirică. Este prea densă circulaţia şi prea navigă fiecare unde-l duce nevoia. Dublăm palatul Dolmabahce. Cheul supraaglomerat de la Galata mă inhibă. Cheu din beton, fără protecţia pe care-o oferă anvelopele vechi, bătut puternic de valurile stîrnite de miile de nave de toate sorturile şi tonajele care se vîntură în gura largă a Cornului de aur. Doctorul şi alpinistul fixează baloanele de acostare în tribord. Vameşii se grăbesc să prindă parîmele şi să ne lege la babale. Secundul gătit de rigoare preia actele. Meticulos cum este, citeşte documentele carantinei. Face figură lungă atunci cînd citeşte isprava mea de pe verso. Acolo erau rubrici destinate decedaţilor de la bord, ca şi cauzele acestor decese, o măsură impusă mai ales de epidemiile care bîntuie Orientul : ciuma şi holera. Aici notasem eu cu osîrdie, în ordine, numele întregului echipaj...

Secundul pleacă. Rămînem să protejăm iahtul de conflictul cu cheul. Doctorul și alpinistul intră în acțiune mînuind cangea, dublînd baloanele, împingînd nava cu piciorul. Așteptarea devine canon. Fiecare minut, o veșnicie. Valurile plescăitoare nu ne dau răgaz să ne tragem sufletul, cu toate că escala ar putea deveni centrul unei superbe prospecțiuni circulare. Ne aflăm prin apropierea locului unde bizantinii fixaseră unul din capetele lanțului uriaș cu care închideau accesul navelor inamice în Cornul de aur. Blestemate valuri. Trag cu coada ochiului la una din cele șapte coline ale Istanbulului (fără să pot amănunți sensul numărului șapte în concepția celor vechi, concepție născătoare de splendori urbanistice, care, expulzată de instaurarea științei fără eresuri și suprestiții naște platitudinea, monotonia și seria), adică la colina dintre Cornul de aur și Marmara, acolo unde văd cupolele Sfintei Sofii, minaretele adăugate de Cuceritor, palatul de la Topkapi, vechea Acropolis și parcul Gülhane. Inutilă ori ce încercare de divagație. De resorbție în timpul și spațiul real al acestui loc de excepție într-o Europă cunoscînd doar produsele și derivatele europenismului. Contactul dintre Orient și Occident, dintre meditație și rațiunea utilitarului, dintre proroc și previziune, dintre algebra descoperirii de sine și aceea a descoperirii drumului pămînteanului spre cosmos, dintre subtilitatea și rafinamentul liniei curbe și aroganța intempestivă a liniei drepte. Apare secundul mahmur și sătul. — Galata, yok forme. Nu se acceptă. Să le facă cei de la Büyükdere... Este obligația lor... Să te dai de ceasul morții. Iată implicația subtilității liniei curbe în viața practică a cotidianului. Aici nu putem sta. Să consumăm jumătate din rezerva de combustibil ca să urcăm cele 6 mile în contra curentului, un non sens. — Motorul la ralanti ! — Mola parîmele prova — pupa ! Am decis. Ieșim în Marmara. Acostăm în cel dintîi port de iahting, ori pescăresc de pe coasta vechiului Istanbul și secundul se deplasează la Büyükdere cu mijloacele de transport în comun. Vine cu vizele, chiar dacă va fi nevoit să ucidă pentru a le obține. Tăiem Cornul de aur manevrînd mereu, să evităm pasagerele care vin și pleacă de la cele două gări maritime

principale : Haydarpaşa şi Galata. Evităm caicele, şalupele de pasageri sau marfă, bărcile de toate sorturile, scăpăm teferi şi, dublînd capul Sarayburnu, ne apropiem la un cablu de faleza istanbuleză. Peisajul este de zile mari. În tribord un petec de mare plin cu bărci, stînci, coasta pietruită şi diguită, şoseaua de asfalt pe patru benzi, calea ferată, piciorul pantei dublat de zidul de incintă al vechiului Bizanţ, o ruină cînd locuită, cînd maidan, sus la creastă complexul imperial şi moscheile proiectate pe un cer stăveziu pînă la incolor. În babord Marea Marmara, epava petrolierului nostru, agonizînd încă, culcat într-un bord, navele albe de pasageri şi bătută de un soare ocru, coasta anatoliană. În dreapta forfotă de maşini, în stînga forfotă de nave. De jur împrejur zeci de bărci cu pescari de stavrizi. Dublăm Ahîrkapi. Vedem cazinourile, lumea, debarcaderele, probabil în cutele acelei coaste au fost vechile porturi bizantine Sophianus, ori Contoscalion, ori mai spre vest, Heptascalon, sînt foarte atent la dimensiunile bărcilor acostate la dig şi văd limpede că majoritatea sînt doar debarcadere improvizate, singurul port cu acvatoriul îndiguit şi balizat fiind cel pescăresc de la Kumkapî.

Este acolo o înghesuială notabilă de catarge şi suprastructuri, de pescari cu bărcile lor, de şalupete care intră şi ies ; dar motorul ne merge rotund aşa că, stăpîni pe manevră, ne apropiem de gura portului, o construcţie se pare tipizată, pe care o vom întîlni mereu în Turcia maritimă acest uriaş plămîn al ţării. Adică refugiul natural protejat cu un dig solid, din beton, pe direcţia vîntului dominant, cu o intrare îngustă, prevăzută cu lumini şi desigur cu o densitate uluitoare de nave la cheuri, ca şi cînd jumătate din populaţie s-ar compune din marinari şi pescari.

Echipajul este la posturi. Filmul intrării devine pasionant. La uscat sînt înghesuite bord în bord zeci de caice pescăreşti. La cheul din spre larg cîteva cargouri de mic tonaj, apoi caice enorme, din lemn, caice-cargou, cu forme tradiţionale, piturate în culori vii şi vesele. În prova lor, iahturi. În fundul acvatoriului iahtul polonez „*Orca*", un iaht danez enorm armat în *ketch*, „*Rosa*", un loc gol la cheu între ele, apoi alte caice şi un fel de şantier

de reparaţii, cu o cală din scînduri pe care stau cocoţate tot felul de semiepave, apă plină de motorină şi mari grămezi plutitoare din resturi eterogene, pescari şi băieţi de port la plajă pe dig, facem manevra şi acostăm bucuroşi de locul găsit liber, abia strecurîndu-ne printre navele înghesuite. Cei de pe cheu ne fac semne de regret. Nu se poate acolo. Este locul caicelor plecate la pescuit. Se vor întoarce diseară. Au nevoie de loc pe cheu să-şi scuture năvoadele. Înţelegem, folosindu-ne de engleza secundului, gesturi, semne şi bunăvoinţă mai ales. Băieţii sar pe cheu şi trag iahtul bord în bord cu „*Rosa*", aruncînd parîma fiinţei androgine de pe puntea *ketch*-ului danez, pricepută dealtfel în mînuirea acesteia. „*Rosa*" este un fel de ruină din fibră, piturată galben, cu balcoanele rupte sau sărite din buloane, cu catarge din lemn tînjind după lac, scorojite şi înnegrite, într-o avansată stare de murdărie şi decrepitudine. Fiinţa androgină începe să-şi precizeze sexul. Se pare că este o foarte tînără fată, sau o şi mai tînără femeie, desculţă, purtînd acel comod *blue-jeans*, care de mult a încetat să mai fie *blue* şi din *jeans* n-au mai rămas decît peticele suprapuse pitoresc, poartă ochelari, plete, are nasul cîrn, este arsă de soare, durdulie şi de foarte multă vreme nespălată. Să aibă 16 ani ? Să aibă 18 ? Mestecă gumă, s-a aşezat pe cabină şi ne priveşte în creştet. „*Rosa*" fiind un 13 metri comod, făcut pentru croaziere îndelungate. Fratele, ori prietenul ei este plecat în oraş. Înţelegem că vagabondează din port în port şi că aşteaptă un mandat de acasă, spre a putea pleca mai departe.

Spre uşurarea noastră, secundul nu are nevoie de mandat spre a pleca la Büyükdere. Posedă lirele necesare autobuzelor în număr de patru şi pleacă mormăind, ducînd cu el toate actele bordului. Trebăluim, cînd îşi face apariţia „*pania capitan*" de la „*Orca*", să ne invite la bord. Cînd am plecat de la Bebek, moş Riza Vural ne-a dăruit în semn de prietenie o creangă de magnolia plină de flori. O dăruiesc „*paniei capitan*" legată de România printr-o bună parte din viaţa ei. Refugiată la noi împreună cu sutele de mii de polonezi fugiţi din faţa invaziei hitleriste, a rămas la Bucureşti destui ani ca să înveţe limba şi

să devină într-un fel bucureșteancă. O întreb cum se descurcă la comandă. — Bine ! — Dar cu echipajul ? — Ah !... Este limpede. Să mergem la „*ORCA*“, traversînd „*Rosa*“ unde fata cu ochelari trăiește lenea aparentă a înserării. Ajungem la iahtul polonez escaladînd puntea unui caic-pescador. O foarte frumoasă ambarcațiie de 12 m., puțintel înghesuită, avînd careul amenajat clasic, bucătăria în babord lîngă scară, pandant în tribord masa de navigație cu fața spre pupa ; cîte două cușete suprapuse în fiecare bord, la mijloc masa, spre cabina prova piciorul catargului. Echipajul din șase. Încă o tînără și atletică poloneză, un medic, un fost ofițer din infanteria marină poloneză cam de vîrsta mea, care-a gustat prizonieratul în lagărele hitleriste, un tînăr bărbos care se ocupă de reclame la ziare și un alt tînăr care nu-și precizează identitatea. Polonezii sînt ospitalieri, este cel dintîi iaht românesc pe care-l întîlnesc, ne aduc gustări preparate și aranjate cu gust, ne oferă coniac ; noi am adus conserve excelente și vodkă. Vorbim despre iahturi și iahting. Iahtul lor aparține unui club polonez și este bazat la Varna. Echipajele se formează în Polonia și închiriază iahtul contra 1000 zloți, plus 10 dolari de persoană.

Primul echipaj vine la Varna cu avionul sau cu trenul, navigă la Pireu, unde este schimbat de alte echipaje care navigă în insule. Ultimul echipaj aduce iahtul la Varna, dezarmîndu-l și pregătindu-l pentru iernat. Echipajul actual a navigat în Baltica, „*pania capitan*“ făcînd și o croazieră în Suedia. Polonezii și-au ridicat iahtingul de croazieră la nivel mondial. Cîteva din iahturile lor de 13 m le-am văzut peste ocean, în Bermude și la New York. Există o lume mondială a iahtingului, dincolo de rigorile frontierelor și ale politicii. O lume a oamenilor îndrăgostiți de mare, care transformă locul unde iahturile lor sînt acostate, în microuniversuri ale unui internaționalism larg și omenesc, în oaze fraterne ale solidarității și respectului, în școli orale ale marinăritului, cunoașterii mării și navigației cu vele. Se pare că celor de pe „*Orca*“ le-ar prinde bine cîteva conserve. Îi invit la bordul lui „*Hai-Hui 2*“.

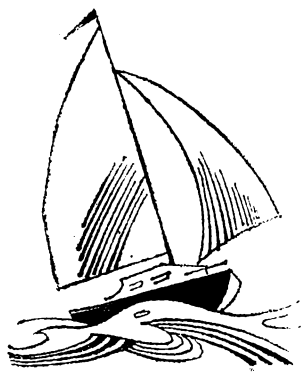
Cînd ne întoarcem, ființa de la „*Rosa*“ rontăie un coltuc de pîine. În mod sigur nu-i sosise mandatul. Solicit bunăvoința doctorului, rugîndu-l să umble la cambuză și să-i ofere navigatoarei o cutie de conserve. Doctorul mă acuză de risipă. Mîrîie, mormăie, se foiește și pînă la urmă se îndură să lipsească cambuza de cîteva porții în folosul celor de la „*Rosa*“.

Mă impresionează simplitatea cu care fata cu ochelari primește darul și mai ales faptul că dispare în cabină, se spală și se schimbă, onorînd cina într-o vestimentație civilizată. N-am nici un fel de morgă, detest profund comicăriile prin care se subliniază diferențierea socială și ierarhică, pentru mine democrația este un sacru atribut al umanității ; dar de aici pînă să accept jegul ca expresie a libertății și egalității este cale lungă.

Întîrzierea secundului începe să ne îngrijoreze. Este noapte de-a binelea, orașul stă sub tensiune, o rafală scăpată aiurea nu poate fi deturnată și secundul întîrzie mult peste ora probabilă a sosirii. Stăm de veghe, așteptîndu-l. Vine mult după miezul nopții, după ce a traversat Istanbulul vechi cu piciorul, aventură riscantă prin labirintul întunecos al stradelelor. A fost la Büyükdere, unde vama și poliția au fost de acord că ar trebui să facă formalitățile, punîndu-l să aștepte pînă la sosirea nu se știe cui. După parlamentări îndelungate, după ce a fost uitat pe o bancă și redescoperit ca din întîmplare, cineva, în cîteva minute i-a pus toate parafele necesare. Tîrziu, simt prin somn lunecarea unei bărci în lungul bordului. Mă preling în cockpit. Nu este halucinație, nici vis. Barca este acolo, cu un tip în negru la rame. Surprins de apariția mea, tipul ramează puternic și neauzit, dispărînd în înghesuiala caicelor de la cheu. Apoi portul se umple de larmă. Sosesc cele două caice-pescadoare, acostînd bord în bord la porțiunea de cheu pe care-o ocupasem cu „*Hai-Hui 2*“. Strașnică surpriză dacă mă încăpățînam să rămîn acolo. Punțile sînt iluminate cu proiectoare. Plasa de pescuit este adunată pe punte, în vrac. Se văd

lucind argintiu solzii peștilor rămași acolo. Miroase intens a pește și a sare. Este timpul să mă culc, așa cum o fac pescarii veniți din mare... Mîine începe un nou capitol al aventurii noastre.

ÎN MARMARA



Miercuri 9 iulie la orele 05.35 echipajul se află la posturile de plecare. Nici o mișcare în portul Kum-Kapî, sub plapuma umedă de pîclă matinală. Siluetele grațioase ale caicelor și minaretele definesc și personalizează tabloul semnat de un Turner oriental, în care consistența formelor rezidă în culoare, vălul semitransparent de pîclă umplînd fundalul cu nister și halucinație. Se aud țipetele guturale ale pescărușilor. Vag, vaierul acela surd al metropolei care se trezește. Consemnul este să nu se vorbească tare, pînă cînd nu se pornește motorul. Inginerul și alpinistul armează genovezul 1. Lochul indică 1212,5 mile marine. Barometrul 762 milibari. Înaintea fiecărei plecări sînt întotdeauna atent la avertismentele subconștientului. Experiența m-a învățat să le depistez, în general aceste avertismente se produc cu o bună perioadă de timp înaintea evenimentelor și mi-au fixat un anume ritm epic, pe care îl întrerup atunci cînd devin insistente. Evit conștient, pe cît îmi este posibil, perioadele negre, cînd totul îmi merge pe dos. Cum este miercuri, zi următoare celei de marți, neindicată de tradiția marinărească să plec la drum, încerc o izolare în silențium, spre a recepta opinia subconștientului. Nimic, în afara unei stări de dubiu.

— Porneşte şi încălzeşte motorul, îi spun inginerului... Luaţi parîmele prova, pupa la mînă.

Doctorul se află la prova. Alpinistul la pupa. Înainte de pornirea motorului se aude somnul celor de la „*Rosa*". Răpăitul „*Veterok*"-ului sparge liniştea portului. Văd grămezile de gunoaie plutind în mari pete de ulei, aud : — gata de drum, notez ora în Caietul de cart 05,50 şi fac semn să se moleze parîmele. Inginerul accelerează. O lovitură surdă în prova. A doua lovitură de berbec. Neatent, n-am ordonat scoaterea provei spre larg şi inerţia primelor rotaţii ale elicei au dus iahtul la pintenare. Pintenăm un frumos motor-cruizer alb, aud piesa prova raclîndu-i coca, o lovitură pe eche şi rondoul precipitat scoate iahtul din îngrămădeala de caice. Intrăm în pîcla densă. Dublăm farul de intrare. Cînd am în pupa babord ieşirea din Bosfor şi baliza care-o marchează, se taie motorul, se amarează în poziţia escamotat şi ridicăm velele. Planul de drum prevede traversarea Mării Marmara în afara drumului vapoarelor, adică o navigaţie fără escală Kum-Kapî — insula Marmara, dublarea acesteia prin sud, în strîmtoarea Marmara, avînd în babord peninsula Kapidagî, vechea Artaki, insulele Paşalimani, Avşa şi Kutali, angajarea ziua în partea largă a strîmtorii Dardanele, apoi în cea îngustă a aceleiaşi strîmtori şi sfîrşind cu o escală pentru formalităţi la Çanakkale ; de unde va începe periplul egeean. Deocamdată sîntem în drumul vapoarelor, vîntul este evasinul, velele atîrnă moi, vizibilitatea este redusă, în consecinţă rămîn de cart, în vreme ce echipajul se pregăteşte să înfrunte plictisul derivei. În realitate nu este o deriva în calm plat, pe o mare stupidă. Ne aflăm în plin curent de suprafaţă, puternic, un veritabil fluviu curgînd din Marea Neagră prin Bosfor spre Sud. „*Hai-Hui 2*" lasă în urma lui un siaj onorabil, cu atît mai mult cu cît a început să adie briza. Pîcla estompează panorama ieşirii în Marmara, cu cele două coaste : europeană şi asiatică evazîndu-se larg spre vest-sud vest şi est-sud est, cu aglomerările blocurilor zvelte din oraşele satelit iluminate de soarele din plumb lichid, cu reperele de navigaţie greu de identificat şi cu navele uriaşe care răsar din pîcle una după alta, pe acelaşi aliniament, rămas tot mai evident

în tribordul lui „*Hai-Hui 2*“. Mi-am pus pe hartă punctul de plecare, mi-am trasat drumul adevărat și am întocmit sîrguincios fișa de navigație. Esențialul este ca echipajul să țină la lentoarea navigației și la caniculă ; tot atît de bine cît a ținut la furtună. Ar trebui să inventez un program de bord. Singurul care și-l face, respectîndu-l conștiincios, este doctorul. Are de compus menu-uri combinate pe care le supune aprobării, are de gătit, are de discutat problemele tehnice ale unui super-iaht circumterestru, un fel de monstru cu catarg mobil pe rulmenți, cu toate școtele afluind în cockpit după trasee matematice, discuția îl antrenează pe inginer și spre stupoarea mea îi văd dezlipindu-se din realitate și plutind într-o zonă a irealității, o irealitate cu atît mai aberantă cu cît este mai tehnică și mai științifică și mai de ultimă oră. Pe urmă cei doi ingineri, secundul și alpinistul, fac conversație în engleză. Alpinistul ar trebui să plece la o specializare în Canada, așa că urmează un curs rapid de engleză ; secundul vorbește bine și din cabină ies la comandă cuvinte rostite școlărește și fraze repetate cu sîrguință, lucru amuzant în definitiv, mai ales că lochul oscilează mereu între 1 și 2,5 noduri, iar plictisul începe să umecteze porii dilatați ai pielei. La 06,40 avem în prova-babord insula de marmoră a pescărușilor, Sivriada, escala de vis a primei croaziere. Navigăm cu velele în foarfecă. Între orele 10 și 12,25 sîntem în calm plat și sub un clopot de etuvă cu +23° Celsius, pe termometru, la umbră. Ne dublează prin babord mineralierul „*Odorhei*“. Îi facem semne frenetice. Nici un răspuns. Nu poartă pavilionul, probabil să facă economie. Este o zi bună de plajă și de rodat nervii la ralanti. Atmosfera destinsă. Coborîm lent spre sud ținînd la compas 235°. La ora 19 fac punctul estimat : 40°46' latitudine nordică și 28°27' longitudine estică. Teoria mea cu regimul exact al vîntului în Marmara se confirmă doar parțial. Peisajul marin este proiectat pe o peliculă opacă, percutată de castelele albe ale navelor comerciale, sau de suprastructurile elansate ale pasagerelor, ca de pildă „*Jason*“ notat în Caietul de cart de secund. O liniște desăvîrșită precede ceasul înserării. Sîntem în vacanță și timpul are la bord tentația să se resoarbă în spațiu, anihilînd una din dimensiunile obișnuinței. Cum se face că

vîntul de N.E. nu este prezent la datorie, excitînd panseurile meteo ale inginerului și alpinistului ? Platoul anatolian, înalt, cvasideșert, se supraîncălzește vara. Deasupra întregului Orient Apropiat se află un centru depresionar stabil. O ramură a musonului din Oceanul Indian deviază spre această zonă depresionară. Să nu uităm rolul jucat de anticiclonul Azorelor și să notăm că deasupra Siberiei și a nordului european există un centru de maxim barometric. Toată ecuația se traduce printr-un vînt local stabil, care gîrează în jurul platoului anatolian, căzînd deasupra Mării Marmara cu aripa lui vestică și întărindu-se pe măsură ce coboară spre sud, atingînd forța maximă în centrul Mării Egee și numindu-se în această mare : Îmbît pentru turci și Meltem pentru greci. Cunoscînd că vîntul este produsul diferenței de presiune între două puncte situate la același nivel și că teoretic ar trebui să sufle din punctele de înaltă presiune spre cele de joasă presiune, deci dintr-un maxim barometric spre un minim barometric cu amendamentul forței lui Coriolis (rotația pămîntului) și conform legii lui Buys-Ballot, care precizează că în emisfera nordică vîntul se rotește în jurul anticiclonilor în sensul acelor unui ceasornic (lucru speculat savant de toți skipperii regatelor transatlantice cînd este vorba de anticiclonul Azorelor) : iar în jurul depresiunilor se rotește în sens invers acelor unui ceasornic ; concluzia skipperului de pe *„Hai-Hui 2"* este că, încă, jocul presiunilor nu este favorabil declanșării mecanismului vînt. Scumpi navigatori cu vele, aveți bunătatea și plantați-vă ceasul-brățară în plin centru al Mării Marmara, bineînțeles pe hartă, cu cifra 12 în prelungirea longitudinii de 28°30' est. Firește spre nord. Considerați platoul anatolian ca un centru depresionar. Aplicați legea lui Buys-Ballot unui vînt viitor, urmărind atent indicațiile barometrului și ale termometrului (notate sîrguincios, din 4 în 4 ore în Caietul de protecție meteo) și veți vedea că în timp ce temperatura urcă, silind echipajul la băi repetate în mare și barometrul scade, nu se întîmplă nimic în afara imprecațiilor celor exasperați de calmul plat și de foiala lor fără rost. Așteptați calmi și marțiali ca echilibrul presiunilor să se rupă. Puteți avansa ideea că în 24 de ore veți avea vînt. Indicați și direcția probabilă, ad-

mițind că Buys-Ballot (Christophorus Henricus), bravul meteorolog olandez decedat în 1890, și-a cunoscut excelent meseria, fără să aibă la îndemînă nici datele furnizate de sateliții meteo ; nici ordinatoare mamut de tipul *„Cray-One"*. Pînă la sosirea vîntului ocupați-vă de generator, dacă aveți cumva un inginer la bord ; de acumulatori, de motor și de greement. Se poate spăla lenjeria cu apă de mare și apoi clăti cu apă dulce. Oricum, dacă vîntul nu vine la întîlnire, înseamnă că s-a întîmplat ceva la scară continentală. Nu este de vină nici Darius, nici Xerses, nici Machedonul, nici măcar skipperul cu blestematele lui de prognoze... Dar vîntul va veni. Este o certitudine bazată pe statistici adunate de aproape un secol. Și cînd va veni, într-o oră va atinge 6—8 m/s. În trei ore va avea forța 6 și vă va precipita spre partea îngustă a strîmtorii Dardanele, dacă să zicem, s-a ridicat în după-amiaza cînd ați dublat capul Karaburun, în strîmtoarea de vest a golfului Erdek. *Miercuri în 9 iulie* nu este cazul cu *„Hai-Hui 2"*. Este o seară zeiască, cu un preludiu de vînt care ne poartă ușor cu 4 noduri pe loch, am făcut jumătate din distanța care ne separă de insula Marmara și cum intru cu doctorul în cartul de după miezul nopții, încerc să dorm. Desigur, bravii acumulatori, nestimulați, s-au descărcat și nu avem lumini de navigație, lucru total neplăcut într-o mare frecventată ca un bulevard. Asigurările peremptorii ale inginerului că toate mecanismele vor funcționa impecabil, nu se verifică în practică. În consecință, hotărăsc carturi duble, pentru supravegherea mării. Doctorul intră în cart cu mine, deci se află pe cușeta lui și-l pune naiba să povestească nu știu ce întîmplare din Atlantic, cînd era el pe *„Constanța"*, de acolo să gliseze în meteorologie, capitolul cicloni și anticicloni, ca să-și găsească beleaua cu secundul care frunzărise cîndva, ceva foarte vag, semănînd a manual școlar de geografie fizică.

— Ce-i aia ciclon, taie secundul de la eche. Nu există ciclon.

Ciulesc urechea. Am un respect desăvîrșit pentru profesionistul perfect al oricărei meserii. Cînd omul este pluriprofesionist, respectul meu atinge limitele admirației. Detest însă tipii care le știu pe toate, după ureche. Chestiunea se întîmplase și în croaziera trecută cu același personaj.

Spiritele se agită. Doctorul o ține cu ciclonul, secundul își bate joc de el. Doctorul are dreptate integral. Încerc să restabilesc dreptul adevărului. Secundul mă pune la punct cu argumente... electronice, profesia lui. Alpinistul ascultă fascinat dizertația prietenului său. M-a pus dracu să iau cu mine, pentru a o completa în mare cu observații exacte, o carte în manuscris la care lucrez de multă vreme, intitulată *„Cartea skipperului"*. Acolo la capitolul *„Meteorologie de iahting"*, am un întreg subcapitol intitulat *„Perturbații. Mase de aer. Fronturi și Sisteme noroase"*. Este amănunțită perturbația ciclonică și sînt analizate cu date bogate depresiunile tropicale care au generat uraganele secolelor XIX și XX. Cer bateria electrică. Citesc capitolul în întregime. Pe iaht se face tăcere. Secundul concede că autorii ar putea pînă la urmă să aibă dreptate. În orice caz schimbul meu poate dormi liniștit pînă *Joi 10 iulie* la ora 01.00 cînd preia cartul în calm plat. Deci, mă aflu cu doctorul în cockipt, amîndoi în situații comice atunci cînd este vorba să citim drumul la compas, cotrobăind să ne găsim tocul ochelarilor, să ne agățăm aceste instrumente optice pe nas și să iluminăm cadranul cu o baterie de mînă, electrica bordului făcînd grevă totală. Pîcla densă dinaintea zorilor umezește și aburește lentilele ; dar cum sîntem amîndoi plini de demnitatea răspunderii, reușim să citim drumul la compas mai mult din stimă pentru rolul de cart, decît din necesitate. Sîntem în derivă și calm plat. Iată și lucrul de care mă temeam cel mai mult. Drept în prova, venind cap la cap, văd luminile de navigație ale unei nave scunde : verde, roșu, alb. Nu este nevoie să-l aștept pe doctor pentru a-și juca rolul de semnalizator. Sîntem în imposibilitate de manevră, a porni motorul este o zădărnicie și atunci suplinim neputința prin risipă de semnale luminoase, date cu lanterna : MIKE, două lungi, adică : nava mea este stopată, sînt în derivă. Doctorul ajută semnalizarea, proiectînd fascicolul luminos pe vele și de acolo rotindu-l spre navă. Slavă Domnului. Am fost reperați. Nava schimbă de drum, abătîndu-se în tribord. Este bine să reținem că pîcla constituie fenomenul curent al Mării Marmara și că noaptea cea mai bună soluție este să dormi liniștit într-un port, iar dacă n-o poți face, atunci se impune o navigație în afara drumurilor vapoarelor, du-

blîndu-se timonierul cu un observator, care să cerceteze marea pe 360° şi mai ales în zona mascată de vele. Urmăresc acru felul cum reacţionează subiectivitatea mea la acest mod neloial de a se manifesta al naturii : pîcla. M-am supraveghiat pe furtună. Acolo lupta se dă strîns, te mobilizează total, scuturîndu-te de întreaga lene a celulelor, reacţionezi plenar cu rezerve de forţă şi intuiţie necunoscute, vibrezi şi trăieşti lacom fiecare clipă, eşti viu şi încordat, conştient de tine şi primejdie, de calităţile navei şi de calitatea raţionamentului tău tactic. Şi în pîclă eşti conştient de primejdia mortală care te pîndeşte din masele impenetrabile, vătoase, umede, care-ţi ecranează spaţiul lipindu-ţi-se de retină. Lipsit de manevră, ştii că devii ţinta unui număr *n* de abordaje venind din toate cele 360° ale orizontului. O ţintă fixă, un fel de obiect neînsufleţit şi jalnic, o cochilie plutitoare plină pînă la refuz cu neputinţă. Neputinţa actului a cărui necesitate se impune cu preţul vieţii, te oripilează şi te face să urli. Cînd nu ai radar la bord, este bine să ai măcar motorul, mergînd uşor la ralanti, oricînd capabil să facă manevra de evitare a abordajului. Nu am lumini, nu am motor, responsabilul lor sforăie tihnit în cabină, doctorul nu trebuie să vadă decît calmul şi siguranţa absolută a skipperului, subiectivitatea acestuia neintrînd în ecuaţia cartului. Deci, la rechini cu sclifoseala. Peste bord cu întrebările. Să rămînă doar veghea.

Ştiind matematic că sîntem în afara drumului vapoarelor, să atribuim apariţia navei aceleia, fanteziei unui navigator plecat dintr-un port al insulelor, sau fricii lui de a naviga în marele drum maritim. Să urmărim secundarul şi orarul, să ascultăm tăcerile, să ieşim din noi înşine pe punte, spre a nu mai auzi întrebările care-ţi ciocăne ţeasta şi vuietul neliniştii chircindu-ţi inima.

Scîrboasă vreme. Scîrbos cart. Ciudat cum strădania speciei de a umaniza planeta se izbeşte de rezistenţa cerului, a mării şi a pustiurilor. Neputîndu-le locui şi exploata, specia se răzbună, poluîndu-le. Unde nu poate polua, execută explozii nucleare, infestînd pustiul cu radiaţii. Este limpede, pîcla mă face optimist. Ca să aibă sens, actul de a naviga cu vele trebuie raportat la o valoare. Care ? Sforăitul celor doi din cabină este atît de tihnit şi sigur

că nu va fi întrerupt, încît mă extrapolez subiectivului și încerc, secondat de doctor, să jucăm rol de radar și receptor de sunete mecanice. De fapt nu auzim decît noaptea și pîcla condensîndu-se rece pe punte.

Ziua se naște în culori trandafirii, irizate, într-un albastru seren și-ntr-o liniște de la facerea lumii. De cerneală translucidă marea, străveziu cerul și-n tăcerile adînci, plutind deasupra unui văl oranj, munții Kapîdagî chenăruind orizontul în babord, catedrale în silențium și în măreția aspră a geologiei. Între ei și noi tăcerile fosnitoare ale mării și tăcerile albastre ale văzduhurilor, misterul unei lumi încă nerevelate conștiinței noastre nici cartesiene, nici pragmatice și timpul dens de încîntare și sentimentul ciudat al resorbției în acest univers acum percutat de zborul alb al pescărușilor. Cadrul anulează orice nuanță a restrictivului, culorile curg de pe retină în conștiință, măreția sensibilizează cunoașterea, sînt în echilibru perfect cu visul și poate aș fi șters-o de la bord în calea lui Xerxes, dacă nu ne-ar fi venit în vizită niște delfini durdulii, leneși și grohăitori. Chemarea mea spre viața contemplativă și gnoseologie se anulează de treburile curente ale bordului. Este zi de bărbierit și de făcut baie. Plonjăm la prova, executăm un rondou și grăbiți înotăm puternic să prindem scara de pisică, lăsîndu-ne trași la remorcă prin apa care ne îmbracă în cămăși din albastru fluid. Am sensul acut al clipei și simt nevoia fizică să mă resorb în materia grandioasă căreia aparțin acum.

Urmăresc să văd efectul acestei zile zeiești asupra echipajului. Sînt deopotrivă lacom de serena desăvîrșire a lumii în care sînt, ca și de reacțiile celor care mă înconjoară. Sînt atent la posibilitatea lor de a se încorpora servituților mării. Recunoscîndu-le datele obiective, sînt curios cum acționează fiecare, pentru a-și valorifica virtuțile spiritului astfel încît să depășească momentul de criză pe care-l simt că ne dă tîrcoale. Este de altfel una din obligațiile morale ale skipperului, statutată în iahtingul de croazieră, care-l desemnează ca pe principalul factor de protecție psihologică a echipajului. Componentele protecției psihologice în spațiul restrîns al iahtului țin deopotrivă de structurile intime ale fiecărui membru de echi-

paj ; de situația dată și de posibilitățile skipperului de a intui sensul clipei, al momentului dat, centrul de greutate psihologică al acestui moment. Furtuna creează o anume stare psihologică care, agravată de răul de mare, conduce la un tip de angoasă, sleire și incapacitate fizică și morală de a acționa ; calmul plat și deriva declanșează cu totul alte resorturi intime, care, păstrînd validitatea fizică intactă, conduc la un gen de sleire spirituală, la disperare și o stare tensională plină de electricitate, gata să facă flamă și explozie la lucrurile cele mai neînsemnate. Primul remediu, verificat din timpuri imemoriale, este acela de a organiza viața la bord într-un ritm viu, acțiunea oferind cel dintîi strat de protecție psihologică. Fără nici un impuls din partea skipperului, doctorul își transformă minutele în plăcere. Iată un hedonist, îmi spun. Se scaldă plonjînd pe vintre și stropind velele pînă la jumătatea înălțimii lor, atrăgîndu-și complimentele de rigoare dintre care balenă și focă sînt cele mai drăgălașe.

După ce am încetat scalda, după ce am plonjat de zeci de ori de la prova înotînd cu ochii deschiși sub apă pentru a controla opera vie și desenul ei în albastrul translucid al mării, doctorul își ia în serios rolul de bucătar, inginerul așterne prosoape în cockpit și își demontează piesă cu piesă blestematul lui de generator, ștergînd, gresînd, uscînd și punîndu-și întrebări fără nici un răspuns, skipperul se prăjește la soare glisînd lent în structurile materiei ; iar alpinistul, plictisit de a-și fonfăi lecția la engleză, emite panseuri meteo :

— Calmul ăsta plat ne poate ține și o lună.

Apoi, concluzia existențială :

— Aici au să ne putrezească oasele..

Și comentariul final :

— *Vive le yahting !*

E bine, îmi spun, cu atît mai bine cu cît barometrul a scăzut la 762 și anemometrul înregistrează 2 metri pe secundă, vîntul venind din pupa, adică, conform legii lui Buys-Ballot. Cînd preiau cartul la ora 14.00, îl solicit pe inginer la decizie : — ori dă drumul generatorului și încarcă bateriile, rațiune pentru care a-și tolera în cockpit mașinăria infectă și unsuroasă — ori dispare cu ea, ori,

soluția radicală, i-o arunc peste bord. Am 3,2 noduri pe loch și peisajul mă fascinează. Sîntem în strîmtoarea Marmara, între insula Marmara în tribord (o spinare abruptă ridicată din mare, cu livezi de măslini la poale, cu stînci și plaiuri verzi-cafenii spre creste) și peninsula Kapîdagî în babord — munți verticali plutind într-o pîclă albăstruie, coborînd în mare unde formează zeci de golfuri adînci, sinuoase, pline de o poezie extatică, în fundul cărora se văd cîteva case albe capișonate cu roșul olanelor și minaretul zvelt, care le veghează reveriile.

La 14.20 avem în babord Fatih Limanî și pe coasta sudică a golfului, într-o singurătate plină de harul luminii, monastirea Drakontas. Contrar previziunilor pesimiste ale alpinistului, la ora 15,45 lochul înregistrează 5,3 noduri.

Echilibrul presiunilor s-a rupt. Mecanica vînturilor își încearcă resorturile.

Vedem drumul alb, de coastă, care chenăruiește peninsula Kapîdagî, șerpuind spre capătul ei sudic. Între 15,45 și 17,05 înregistrăm pe loch viteze de 5,5 și 6 noduri, marea face valuri ușoare, navigația a devenit pasionantă, ținem velele în foarfecă, în tribord defilează insula Marmara cu vile agățate de povîrnișuri repezi, înconjurate de măslini ; iar în babord insulița Halko, strîmtoarea care desparte peninsula de insula Pașalimani, apoi avem în tribord orășelul Marmara, vîrît într-o subsuoară a abruptului, o acuarelă gingașă, scăldată în pulbere aurie, case înalte cu două caturi, albe și zvelte, cîteva caice, oameni la plajă, ceva de vacanță la sfîrșit de secol XIX, cu alte ritmuri în care viața se gusta lent, deliciile ei avînd vreme să se rafineze și să-și degajeze parfumurile, în care gestul era ceremonie, haina devenea simbol și cotidianul sediul sensului unei vieți. Nimic mai plin de poezie decît trecerea unui velier printre insulele unui arhipelag, cînd albul și portocaliul velelor pun pete de culoare pe albastrul intens al mării și al cerului, cînd verdele roșcat al munților și auriul plajelor se compun în armonii suave care încorporează fără traume localitățile edenice ascunse pudic în tectonica uscatului. Și pescărușii.

La 17.45 vîntul cade. Perspectiva unei nopți în derivă, printre insule, nu este tocmai fericită. Am mereu obsesia

economiei de combustibil, mai ales de cînd am prospectat preţurile la Istanbul. Rezerva de la bord vreau s-o păstrez pentru a manevra la intrările şi ieşirile din porturi ; dar mai ales pentru condiţii limită în partea îngustă a strîmtorii Dardanele. Harta îmi oferă cîteva soluţii pentru la noapte : să intrăm în unul din porturile apropiate, folosindu-ne de motor, să dublăm insulele şi să stăm în derivă în Strîmtoarea de vest, care desparte arhipelagul de capul Karaburun şi cea mai hazardată, să ne lăsăm duşi de curent spre intrarea în strîmtoarea Dardanele. La numai cîteva mile se află porturile Paşalimani, sau locurile de ancoraj dintre insula Avşa şi Kutali. Curentul ne duce spre insula Avşa.

Hotărăsc să dublăm insulele şi, dacă nu găsim un loc de ancoraj simpatic, să stăm în derivă sub vîntul insulei Kutali şi oricum în afara drumurilor vapoarelor şi chiar al caicelor care fac curse locale. Soluţia economiseşte cîţiva litri de benzină, obligîndu-ne la carturi. Deriva îl incită pe alpinist la isprăvi pescăreşti. Drept pentru care îşi scoate lansetele şi, secondat de inginer, trece la pupa, provocînd prin aruncări dibace ihtiofauna Mării Marmara. În afara consumului de caşcaval şi salam, rezultatele operaţiei sînt nule. Inginerul porneşte motorul şi putem recunoaşte insula Kutali pe lumină. Baia plină de stînci din partea ei sudică şi ceea ce văd la uscat, semănînd cu nişte foste cazemate, nu mă entuziasmează. Deci, rămînem în derivă.

Pentru a stabili forţa curentului şi a supraveghea traficul, cum sînt la eche de la ora 13.00, rămîn de cart pentru prima jumătate a nopţii, fixîndu-l pe secund să mă schimbe între orele 01 şi 05. Doctorul şi alpinistul, somn obligatoriu. Zona nu este pentru novici. Se lasă noaptea şi, o dată cu întunericul, se schimbă morfologia peisajului. Conturele se resorb în spaţiul catifelat, din care se preling moleculele îmbibate de umezeală salină. Brusc, în spaţiul incontrolabil şi silenţios al nopţii, poate pe insula Marmara, se porneşte uruitul mecanic al uzinei electrice care iluminează insulele. Iată că întunericul este străpuns de constelaţiile de lumini ale localităţilor, faţă de care îmi stabilesc în permanenţă poziţia. Manevrez iahtul din cîrmă, astfel încît să stau cu prova pe orăşelul Marmara.

Urmăresc avid apariţia luminilor de navigaţie ale navelor care, venind din Dardanele, dublează capul Karaburun. Cele mai multe ţin un drum la nord de insula Marmara, la cel puţin 5 Mm în pupa noastră. Prea puţine caice coboară spre sud-sud est, dublînd peninsula Karaburun, al cărui far de la cap Kalecik abia se distinge pe orizont. Se duc la Karabiga, îmi spun, urmărindu-le drumul cu harta pusă în cockpit şi iluminată cu lanterna. Altele trec la mai puţin de o jumătate de milă prin tribord, le văd siluetele specifice, executînd un viraj larg spre Paşalimani.

Oricum, pe aliniamentul, cap Karaburun — cap Kum din sudul insulei Avşa şi aproape de insulă, orice abordaj se exclude.

Cînd predau secundului cartul la ora 01 îi notific direcţia curentului care are tendinţa să ne scurgă în Dardanele, circulaţia caicelor şi obligaţia fermă de a rămîne în zona unde ne aflăm. Desigur am executat zeci de rondouri de 360° ca să aduc prova pe reperul fixat, muncind din greu cu cîrma folosită la godilat, am semnalizat caicelor prea apropiate poziţia noastră şi am blestemat economia de combustibil pentru tot restul vieţii mele. Este pîclă de-a binelea, repet secundului ceea ce are de făcut şi prin somn percep limpede momentul cînd uzina îşi încetează activitatea. Ora 03. notată în Caietul de cart. Toate luminile se sting. Probabil motivul pentru care secundul nu mai are controlul poziţiei. Cînd urc pe punte, îmi spune că a luat iniţiativa de a se lăsa pe curent spre intrarea în strîmtoare, lucru pentru care nu-l felicit. Nu vreau să stric buna dispoziţie de la bord, dar merita o praftură soldăţească dură. Este ziua de *Vineri 11 iulie 1980* şi mecanica previzibilă a vîntului în această parte de lume şi în acest anotimp se pune în mişcare. La ora 06.50 se ridică vîntul de nord-est, care ne poartă cu 2,5 noduri spre intrarea în Dardanele. Privită pe hartă strîmtoarea foarte largă la gura dinspre Marmara se gîtuie precipitat după 27 de mile într-o a doua strîmtoare numită Gelibolu, strîmtoare precedată pe coasta anatoliană de o întinsură numită Zincirbozan Bankî. Coasta europeană este de fapt o foarte lungă limbă de pămînt care desparte strîmtoarea Dardanele de golful Saros, emisar al apelor egeene.

Coasta anatoliană este muntoasă, masivă, reprezentînd excelent Asia Mică. Prevăzută cu o infinitate de golfuri și porturi mici pescărești, poate servi la nevoie drept adăpost pentru noapte. Coasta europeană expusă vîntului dominant este lină, cu adîncimi mici, lipsită de adăposturi. Planul de drum are trei variante, în funcție de vînt și starea mării. O variantă este aceea de a naviga pînă la o oră sau două înainte de lăsarea întunericului și a intra pentru noapte într-un port pescăresc. Adică a parcurge distanța Cap Karaburun-Çanakkale prin salturi. Navigație ziua, adăpost noaptea. Mi se pare puțintel puerilă.

A doua variantă propune o singură escală la Gelibolu. Rezonabilă, dacă pe hartă intrarea în acvatoriu n-ar fi minusculă.

Cea mai temerară, este navigația de zi și de noapte pînă la Çanakkale, unde să facem vizele și de acolo să ieșim în Egeea. Îmi spun că împărțind noaptea în două carturi duble, avînd timonieri și șef de cart pe secund și pe mine, iar observatori pe cei doi novici, lucrurile nu pot decurge decît bine. Nu iau încă nici o hotărîre ; dar în sinea mea înclin pentru navigația de zi și de noapte. De la eche, peisajul este și mai explicit decît de la masa de navigație. În lumina rarefiată care semnalizează cerul egeean se văd cele două coaste convergînd spre Gelibolu. Masivă și umbrită, coasta anatoliană traforată în dantelă este încîntătoare.

O dată cu vîntul și cu presentimentul Egeei, moralul la bord este excelent. Mă felicit pentru echipaj. Doctorul hedonist, alpinistul săritor, muncitor, disciplinat, parțial cu umor și secundul încercat în a doua croazieră, cu toată infatuarea lui morbidă ; dar eficient în cel dintîi marș ; acum trădat de tehnică, formează o armătură solidă, pe care se poate conta. Debutul croazierei și furtuna din Marea Neagră au fost edificatoare. Mă bucur intens cu fiecare milă care ne apropie de marea visată o viață : Egeea. Toate sacrificiile de pînă acum se justifică. Toate întrebările și mirările mele adresate lumilor antichității Orientului Apropiat se află în preajma răspunsurilor. Fie și parțiale. Homer și Herodot sînt acolo. Le presimt respirația. Mă provoacă la reflexie. Mă grăbesc spre sursa

primordială care explică o bună parte din istoria sud-estului european. Morala mea, teorie a acțiunii îmi sprijină logica, teorie a cunoașterii.

Iată echilibrul, îmi spun pilotînd-o pe „*Hai-Hui 2*" astfel încît să iasă din drumul vapoarelor. Iată că, singura mea putere reală, ecuația activă judecată-voință, mă poartă cu velele pline spre un scop căruia Epictet nu i-ar putea găsi nici un cusur, raportîndu-l la dorința care l-a generat. Lanțurile au fost rupte. „*Hai-Hui 2*" este expresia eliberării mele.

Dincolo de orizontul Gelibolu se află una din lumile cheie ale timpului, căutătoare severă a armoniei cosmologice și ontologice. Totul excelent la bord. Cerul miroase a vînt și a istorie. Toată lumea este în cockpit și pe punte. Se fotografiază caicele colorate viu, unele ajutînd motorul cu velele. La 11,50 avem pe loch 4 noduri.

„*Vive le yahting !*" Totalizatorul de drum indică 1304 mile marine. Vîntul o ține constant din nord-est. Pilotajul în partea largă a strîmtorii este plăcut și relaxant. La 16,20 identificăm petrolierul românesc „*Unirea*". Îi facem semne frenetice. Cei de pe comandă ne răspund. Ura ! La 17,30 viteza vîntului scade. Sîntem în vederea întinsurii Zincirbozan Bankî și pe coasta europeană peisajul este dominat de o antenă a radioteleviziunii turcești. Harta indică aici viteza curentului la valoarea de $^3/_4$ noduri. Înserează. Vom intra în strîmtoarea Gelibolu profitînd de amurg. Carturile duble trebuie să aibă un membru care nu folosește ochelarii la cititul hărții. În consecință doctorul trece la secund, alpinistul la mine. Secundul își alege cartul 21—24. Este bine. Partea dificilă a strîmtorii îi revine skipperului. Să facem instructajul de cuviință. Iată că se aprind farurile și luminile de la coastă. Iată că, brusc, uscatul se punctează de luminile colorate ale localităților. Să le comparăm cu harta. Baliza luminoasă care marchează întinsura Zincirbozan, roșie. Lumina verde, cu sclipiri, din prova babord, limba de pămînt care închide golful de la Çardak. Roșie cu sclipiri în prova tribord, Gelibolu. — Ține departe de uscat, pe mijlocul strîmtorii, spun. — Am înțeles, răspunde secundul, acum șef de cart și timonier... Nici o grijă !... Știu că prea de puține ori secundul a executat întocmai ce i se spusese,

permiţîndu-şi licenţe şi iniţiative care au costat mereu şi puteau costa scump. În situaţia dată, numai un inconştient ar fi putut neglija ordinul de a naviga la larg, prin mijlocul strîmtorii. Este elementar că orice lumină roşie se lasă în tribord coborînd în strîmtoare, acea lumină balisînd un pericol de navigaţie. Îmi spun că o lăţime variind între una şi două mile este absolut suficientă pentru trecerea lui *„Hai-Hui 2"* care măsoară 2,5 m. la cuplul maistru, indiferent cît de aglomerate vor fi fiind strîmtorile.

Cu aceste gînduri riguroase, împărtăşite şefului de cart, cobor în cabină. Mă întind pe cuşetă. O nelinişte inexplicabilă mă face să urc din nou şi fără să ies în cockpit, stînd pe treapta scării, cu scăfîrlia sub ghiu, urmăresc intrarea în strîmtoarea Gelibolu. Vîntul trage a furtună. S-a întărit. Apa este plină de berbeci. Velele stau să pocnească. Lochul urcă spre 5. Peisaj fantomatic. Coaste apropiate cu mari văgăuni de întuneric limitate de punctele luminoase ale localităţilor. Nave cu lumini de drum urcînd gîfîit în golul negru care ne separă de uscat. Stelele polizate de vîntul din ce în ce mai puternic ţiuind în sarturi.

— Recuperăm din timp, spune secundul de la eche... Culcaţi-vă liniştit.

— Ochi mari şi departe de uscat, spun şi mă întind pe cuşetă.

Aud bolboroseala apei tăiată de etravă. Aud ţăcănitul rapid al lochului şi aulitul vîntului în arboradă. Situaţie optimă pentru somn lung şi reparator. Dacă... Reflexul unor lumini pe hublourile tribord. Mă ridic în capul oaselor. Văd prin hublou, defilînd rapid luminile de la Gelibolu. Cheul iluminat de un felinar galben, nu disting decît vag intrarea în acvatoriu, o secţiune minusculă de abia să încapă *„Hai-Hui 2"*, văd luminile navelor la ancoră, apoi în babord luminile de la Çardak şi Lapseki, noaptea este fastuoasă şi mă hotărăsc să dorm. Lansez un ultim şi imperativ :

— Ţine la larg.

Recepţionez :

— Fiţi fără nici o grijă.

Știu că sîntem în largul băii Gelíboiu. Harta mi-a spus că pînă la gîtuitura de la Fort Nara, unde strîmtoarea face o buclă scurtă spre sud, virînd de 90°, Dardanelele nu pun probleme de navigație, mai ales cînd ești stăpîn pe manevră și vîntul are tendința să se întărească. Presupunînd că ar cădea brusc, în maximum 30 de minute, ajutați de curent, putem găsi adăpost la coastă, pornind motorul. Înainte de a adormi, îl aud pe secund numind aliniamentul balizelor luminoase de la sud Cap Galata, cu lumina roșie cu sclipiri care marchează capul Carakova, aflată la 3 mile în aval. „Oricum, îmi spun, luminile și farurile au să-l silească să iasă la larg." Adorm.

Spațiul de neparticipare între clipa cînd adorm și clipa cînd simt în chilă lovitura aceea moale, surdă, de fund mîlos, ori nisipos, lovitura care îmi răsună în creier, care-mi raclează celulele, care-mi declanșează întregul sistem de alarmă și mă catapultează pe punte, deci spațiul acela cînd se pun premizele eșuajului, rămîne pe conștiința celor doi cărora ne-am încredințat viețile.

EȘUAJUL

Țîșnesc pe punte și urlu la propriu. De furie. Velele flutură demente, gata să se sfîșie. Iahtul stă travers pe vînt și val. Vîntul țiuie besmetic. Spuma albă a valurilor încalecă puntea. Vînt și mare sînt violente și dure. Ne biciuie sălbatec și înclină iahtul în babord. Prind dintr-o privire coasta joasă de care se sparg valurile, nu mai departe de 50 de metri ; văd luminile strălucitoare de la Galata, o localitate cățărată pe coasta europeană, școtele bat nebune, situația este imbecilă și-mi dau seama că, neacționînd rapid, totul se poate sfîrși aici.

Teoria mea cu echipajul neamarinat se face ţăndări. Samaritenismul devine crimă. Crestele valurilor ne ridică, canarisindu-ne în babord. Cădem între valuri pe chilă şi atunci tot iahtul vibrează ca şi cînd în momentul următor s-ar dezagrega. Încerc să-l aduc cu prova în vînt. Nu răspunde. Nici nu o poate face înfipt cu chila în fund. Perioada cît se ridică pe val este prea scurtă pentru manevră. Întuneric, vîntul urlînd, valurile izbind fără milă în opera moartă. Invectivele curg în capul secundului. „Jos velele" ! „Funda ancora !" Se lasă velele. Oricum. Situaţia se redresează parţial. Cînd aud : „nu pot arunca ancora !" mă apucă turbarea. Îi urlu secundului că dacă mai spune o singură dată „Nu", îi crăp ţeasta. Parîma ancorei este legată cu merlin de babaua prova, secundul nu are pumnalul la el să taie merlinul, i-l dau pe-al meu şi, după ce se moşmondeşte acolo, aud că ancora nu are braţul la post. Arunc-o aşa cum este,. strig, contînd pe greutatea ei, ca valul să nu ne împingă la uscat. Atîta vreme cît mai avem un metru jumătate de apă sub linia de plutire, putem spera.

Prima nebunie a furiei care vede imposibilitatea de a ne continua croaziera, acum, cînd sîntem atît de aproape de a atinge visul cu prova, trece şi se impune acut o singură soluţie : salvarea iahtului cu toată încărcătura. Echipajul poate atinge uscatul în cîteva minute, într-o mare înspumată : dar fără pericol de înec.

— Să aducem prova în val, manevrînd cangea, zice doctorul.

Se încearcă. Nici un rezultat. Adîncimea măsurată pe cange este de nici un metru.

— Să-l împingem, zice doctorul.

Ridicol. Două tone, cu vîntul şi valul de la travers. Dar s-ar putea să-l punem cu prova în val, ceea ce ar fi un cîştig. Mă dezbrac şi le spun inginerilor să plonjeze, iar doctorului să rămînă la bord. Vreau să-l cruţ, se ofensează şi sare în apa care ne ajunge cînd la brîu, cînd ne trece peste creştet. Doi într-un bord, doi în celălalt bord macerati de val şi biciuiţi de vînt, cu spinările sub opera vie, profitînd de valuri, cu furia disperării care ne dinamizează forţele reuşim să întoarcem prova în val şi vînt. Suprafaţa de impact este mult mai mică. Iahtul se echili-

brează pe chilă și cîrmă. Noaptea curge peste noi besmetică. Apa este călduță și fosforescentă. Cu o disperare neagră văd luminile de drum, mai ales roșul din babord, ale navelor care urcă în strîmtoare, ținînd aproape de coasta europeană. Ne aflăm într-un golf prizărit, plin de praguri și în spatele nostru se vede lumina roșie care marchează cap Karakova. O limbă de pămînt închizînd partea sudică a intrîndului în care ne bălăcim cu furie. Încercăm să ridicăm iahtul pe spinare și să-l împingem înainte, sincronizîndu-ne mișcarea cu creasta valurilor. Inutil. Vîntul și valul sînt mai puternice. Împing implacabil iahtul spre uscat.

Să conjugăm motorul la efort. Secundul urcă la bord. După cîteva încercări ratate, „*Veterok*"-ul pornește. Elicea împrăștie jerbe de molecule fosforescente. Ambalat brusc, se rupe știftul elicii. Trebuia s-o știe. Încă un punct de sprijin se elimină din luptă.

Vîntul atinge forța de furtună. Mai avem de făcut o manevră, înainte de a abandona lupta. Să afurcăm cele două ancore, contînd că vor menține iahtul în acest punct și cu prova în vînt. Înhață ancora Amiralitate. Doctorul ancora Hall. Greutatea ne trage la fund. Înaintăm penibil împotriva valurilor care ne trec peste creștet. Respir între valurile care mă răsucesc. Care vor să mă îngenunche. Luptăm cu disperare. Brațele, pieptul, îmi sînt fosforescente. Urlu de ciudă și mai cîștig un pas. Îmi dau seama că furtuna împinge iahtul spre uscat. Bălăcărind cu ancora în brațe spre a o duce cît mai la larg, înghițind apă, răpus de frig, îmi dau seama de dimensiunea tragică a orelor care vor veni dacă vîntul nu se potolește.

Deci, gol de val. Respirație. Simt nisipul și cochiliile fugindu-mi de sub tălpi. Înainte. Masa de apă înspumată mă izbește în umăr. Mă acoperă. Reține respirația. La dracu. Ar trebui să respir. Îmi crapă plămînii. Înainte. Un pas. Doi. Trei. Vuiet surd în urechi. Șuvoaiele de apă care se scurg pe trup. Aer. Aer cu apă. Respirație. Înainte. Am cîștigat un metru ? Am pierdut trei ? Plămînii. Îmi crapă. Zeci de bice subțiri îmi șfichiuie obrajii.

Înainte. Nisipul îmi fuge de sub picioare. Val. Plămînii gata să crape. Văd din cînd în cînd chelia fosforescentă a doctorului. Luptă tîrîndu-şi ancora. Respiraţie ! Înainte ! Ameţeală. Stupidă. Senzaţie acută de sufocare. Expiraţie plină de lăcomie. Inspiră ! Înainte ! Un singur gînd. Să car cît mai departe blestemata de ancoră şi s-o îngrop în nisip cît mai adînc posibil. Mă schimbă alpinistul şi inginerul. Băieţii sînt admirabili. Luptă cu o devoţiune feroce. Doctorul nu mai vrea să iasă din mare. Urc la bord. Valurile au început să încalece puntea. Coasta este la mai puţin de 30 de metri. Văd luminile optimiste de la Galata sau de dincolo, de la Lapseki, Suluca şi Kemiklialan. Sugerînd confortul şi liniştea.

Chem toată lumea la bord. Am văzut zeci de fotografii în revistele de specialitate reprezentînd iahturi eşuate, canarisite într-un bord, cu catargele rupte şi sarturile bătînd nebune, cu valurile spălîndu-le de visele depărtărilor şi de nostalgia mărilor din Sud. Cînd se va întîmpla aşa cu *„Hai-Hui 2“* ? Peste o oră ? Peste trei ?

Sîntem epuizaţi. Am stat în valuri aproape cinci ore. Doctorul nu s-a lăsat pînă nu a vîrît ancora lui în nisip, apoi a căutat-o pe cealaltă chinuindu-se să-i înfigă gheara în nisip. Îşi ispăşeşte cu devoţiune, o vină doar parţială.

Ne îmbrăcăm. Secundul aduce motorul la bord. Schimbă ştiftul elicii. Îl pune la post. Să facem încă o încercare. Cu motorul pornit, să ne tragem pe ancore. Doctorul şi alpinistul trec la parîme. Acum !... Nimic ! Nici o mişcare spre înainte. Singurul rezultat, s-au smuls ancorele. Doctorul sare în apă să le înfigă la loc. Destul ! La bord ! Controlaţi apa din santină !... Bine santina !... Schimbaţi-vă !... Pînă în zori facem de cart. Cine intră primul ?... Alpinistul ! O vodkă şi la culcare !... Doctorul nu vrea să se culce. Urcă în cockpit. Fiecare lovitură a chilei îmi răsună în creier. Va rezista ? Cît încă ? Simt cum ancorele derapează şi cum, infinitezimal, sîntem împinşi spre uscat. Aud valurile spărgîndu-se pe cabină. Aud vîntul chicotind obscen în arboradă. Să sfîrşească aşa ? Să ne întoarcem în ţară cu boccelele în spinare ? Cu ce bani ? Şi cum ? Mîine, îmi spun şi mă întind pe

cușeta mea vibrîndă, fără să-mi pot explica și fără să înțeleg cum se poate ca secundul să fi încălcat cu atîta ușurință ordinul de marș primit ; cum se poate ca, dintr-o neascultare stupidă, cineva de la bord să pericliteze viața echipajului și a navei, să pulverizeze atîta trudă, atîtea jertfe și atîtea vise ? ! ! Ce se întîmpla dacă în locul nisipului, fundul era stîncos ? Adorm sleit și scîrbit. Scîrbit de mine însumi și de stupida mea încredere în cel care, umflîndu-și orgoliul dincolo de orice limită, a comis de atîtea ori acte de indisciplină costisitoare și căruia, împotriva tuturor evidențelor, i-am acordat în continuare și stimă și încredere.

Sîmbătă 12 iulie înainte de răsăritul soarelui. Mă trezește lumina. Și doctorul. Același vînt. Aceleași valuri. Au lucrat sîrguincios împingîndu-ne la nici 20 metri de coastă. „*Hai-Hui 2*“ s-a înțepenit pe chilă și cîrmă. Bontisează scurt la fiecare deferlant. Este canarisită cu 15° în tribord. Dacă întunericul, vîntul și spuma deferlanților au mărit sfera incertitudinilor, lăsînd loc și speranței ; lumina schimbă radical raportul nostru cu vîntul, deferlanții și coasta.

Valurile care ne izbesc sînt galbene-pămîntii, semn că răscolesc un fund puțin adînc vîrstat de praguri. La numai o sută de metri în tribord, ele înspumează o apă de un albastru dens, semn al adîncimilor mari. Prin această apă de un albastru dens și înspumat, foarte aproape de limita cu apele galbene pămîntii, urcă vapoare și caice cărora alpinistul le face semne disperate fluturînd un prosop. Îi explic că nici o navă nu se va opri din drum, neavînd practic cum să ne ajute. — Dar dacă totuși, spune alpinistul și continuă să lanseze semnalele lui disperate spre navele care nici măcar nu se obosesc să răspundă : Îmi este din ce în ce mai limpede că am epuizat mijloacele proprii de salvare și că singurul mijloc capabil să ne smulgă din acest eșuaj nu este decît o șalupă puternică, capabilă să manevreze pe valuri la limita exterioară a întinsurii Karakova, de unde să ne dea o remorcă.

Lumina crudă plină de vînt, cu cerul verde și ostil scoate în evidență peisajul cvasipustiu, turmentat de

rafale. În prova babord cîțiva zeci de metri de golf mîlos, coasta, o sută, două de metri de cîmpie și priporul unui deal lutos pe care se vede tîrgușorul Galața. Urmărind coasta, o cîmpie vălurită cu lanuri de grîu urcînd pe o șa presărată cu măslini. Pe fundul șeii un pîrîu cu albia plină de trestii, care se varsă în mare în pupa tribord. Cîmpia este înghesuită spre mare în pupa. În ultim plan se văd cîteva case și o navă pe cală, două hangare, ceva ce seamănă a șantier naval izolat în pustietate. De la șantier la noi o cîmpie mlăștinoasă plină de păpuriș și ciulini și de vîntul care răscolește vegetația stîrnind stoluri de rațe mici, în pasajul de dimineață. Urmărind coasta acestui golf al nefericirii, un om sărac, cercetînd ceea ce marea aruncă pe mal și trăgînd vizibil cu ochiul la „*Hai-Hui 2*". Cunosc acești nefericiți profitori de naufragii, din literatură. Undeva, departe, o turmă de capre. Și iarăși vîntul. Și iarăși valurile.

Secundul vădit șocat propune să legăm o parîmă de vîrful catargului și trăgînd puternic în tribord, să canarisim iahtul pînă scoate chila din nisip, în vreme ce se împinge de la pupa. Manevra ar necesita un echipaj de zece oameni. Accept și urmăresc atent reacțiile omului. Este cel care leagă parîma și care, bine încotoșmănat, rămîne la bord, în vreme ce cu doctorul și alpinistul sărim în apa de gheață. După ce ne-a adus aici, băiatul se cruță. Să vedem mai departe. Alpinistul, cu privirea goală și disperată, rămîne să împingă. Împreună cu doctorul ieșit din bonomia lui zeflemisitoare, apucăm parîma și tăiem valurile spre gura lui Çumali Deresi, cum se numește rîulețul. Ieșim pe uscatul plin de scoici și ciulini. Cînd derulăm toată parîma intrăm în apă să ajungem la traversul catargului. Înaintăm pe o limbă de nisip ferm din gura rîului și dintr-o dată ne înfundăm într-o magmă clăbucitoare și puturoasă de mîl. Ne smulgem, vîntul ne îngheață încheieturile, tragem de parîmă în disperare — cine a știut pînă atunci că disperarea are gust de iod, de mîl și de sare ? — virăm parîma pe după o buturugă aruncată de valuri pe uscat, vapoarele și caicele trec în amonte și în aval și constatăm că, în afară de a îngheța, nu reușim nimic altceva. Sîntem în apă de la ora 04.

Pe coastele dealurilor au ieşit tractoarele şi combinele la seceratul grîului.

Adunarea la bord. *„Hai-Hui 2"* se pleacă tragic şi disperat în tribord. Abia mă stăpînesc, cînd hotărăsc să evacuăm iahtul. Motorul, aragazul, echipamentul se transportă la uscat. Facem o navetă între navă şi plaja precară, plină de cioturi şi mărăcini uscaţi.

— Cineva trebuie să se ducă la şantier şi să ceară ajutor, spun.

Tăcere.

— Te duci tu, îi spun secundului.

— De ce eu ?

Mă stăpînesc.

— Pentru că ştii englezeşte, răspund.

Îşi strînge hainele şi hanoracul cu o silă manifestă. Sîntem vineţi de frig. Îşi ia haînele deasupra capului. Îl urmăresc străbătînd landa aceea torturată de vînt. Rămînem să facem naveta iaht-grămada de lucruri care se înalţă. Grămadă de lucruri care atrage o ceată de copii, păzitori ai caprelor. Capre şi copii execută o încercuire lentă, neagresivă. Caprele pasc iarba săracă, uscată. Copiii ne privesc în tăcere.

Timpul se scurge cu o lentoare măsurată doar de înclinaţia din ce în ce mai pronunţată a catargului ! Văzută de la cîţiva metri şi de pe uscat, *„Hai-Hui 2"* imploră tragic. Mă simt ticălos în neputinţa mea cretină. Mă întorc la bord şi cu harta în cockpit, prilej să simt vibraţiile disperate ale iahtului, reconstitui premizele eşuajului. Lucrurile sînt de-o simplitate revoltătoare. Am auzit înainte de a adormi cum secundul, folosind anapoda termenii profesiei (era deliciul meu secret), a numit aliniamentul far Galata-far Karakova. Apoi a venit vaporul şi secundul, ignorînd ordinul de a ţine la larg, a văzut lumina roşie a acestuia, deci cea din babord. Deci, el se afla *„între"* vapor şi uscat. A procedat corect dar pentru mare liberă. Vaporul i-a trecut prin babord. Corect. Dar pentru mare liberă. Evitîndu-l, observînd tîrziu că se află în interiorul luminii roşii a farului de pe cap Karakova, a eşuat

în plină viteză. Dacă loveam un prag stîncos, ne făceam țăndări. Farul Karakova, cocoțat pe un turn piramidal din fier cornier stă martor al erorii, mult în larg peste drumul nostru. Dacă nu ne loveam de praguri, ne înfigeam cu 6 noduri, direct în coastă. Mă leșiuiește eroarea stupidă. Mă acuz de a fi vinovatul principal al eșuajului. Trebuia să fi rămas la cîrmă. Inutil... Pescărușii. Clamînd a furtună. Tîrziu văd o bărcuță cu motor urcînd pe lîngă coastă. Îl recunosc la prova pe secund. În afară de timonier mai este un om în barcă. Mă îngrijorează soarta celor trei. Bărcuța este gata să facă loopinguri la fiecare val. Cu toate că nu-mi imaginez salvarea venind de la barcă, simt o strîngere de inimă cînd aceasta atinge plaja și este scoasă la uscat. Trec pe plajă și ocolind cap Karakova, zdrelindu-mă și înțepîndu-mă, ajung acolo, tocmai cînd cei doi turci ascundeau motorul în păpuriș. Da ! Secundul a găsit la șantier acești doi muncitori care aveau și barcă și un *„Johnson"* de 6 CP. Vor să ne ajute ; dar valurile sînt prea mari pentru barca lor. Și motorul prea mic pentru iahtul nostru, zic.

Oamenii sînt binevoitori. Ne înțelegem prin semne. Să așteptăm pînă diseară. S-ar putea să cadă vîntul. Atunci vom încerca. Le explic că am nevoie de un caic cu motor Diesel. Da ! La Gelibolu. La 17 kilometri. Este un prieten care ne poate duce cu mașina. Dar benzina este foarte scumpă.

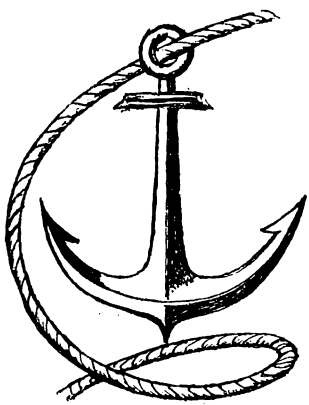
Secundul nu-mi poate da nici o relație despre șantier, directorul lui, utilajele de acolo. Sînt nevoit să-mi părăsesc nava. Numai o intervenție din afară, eficientă, o poate salva. Este inutil s-o bocesc în mine. Trebuie să acționez. Toată răspunderea acestor oameni dezarmați și disperați, a bunurilor lor, a iahtului, îmi revine. Moarte samariteanului cretinoid. La eșafod cu gentlemenul tip „yachting". Să ne întoarcem la condiția salvatoare de dur și la maniera *„manu militari"*.

— Aveți grijă de bagaje ! Rămîneți aici pînă mă întorc ! Evacuați totul de pe navă !

Hotărîrea este luată. Trebuie să fac apel la toate rezervele mele interioare și acolo unde mă duc, să conving. Direct. De la prima înfățișare. De la întîia încruci-

şare a privirilor. Îmi îmbrac ţinuta de bord şi drept protecţie îmi iau hanoracul din opanol. Trebuie să-mi adun toată voinţa, ca să mă rup de *„Hai-Hui 2“*. Am rămas iremediabil un sentimental.

SALVAREA ! TIMP 1 !



Trec Çumalî Deresi, pe la gura lui. Mă îmbrac. Apuc un drumeag care şerpuie prin mlaştină. Papură biciuită de vînt. Miros de mare şi de grîu copt. Mă întorc s-o văd pe *„Hai-Hui 2“*. Catargul înclinat taie orizontul, semn de întrebare şi de exclamare pe care nu-l poate înţelege decît omul bordului.

Gata. Înainte. Cineva lucrează la staţia electrică a şantierului. Întreb de patron. Folosesc idiomul meu : semne, româna curentă, mimică... Se pare că este la şantier. Dar există şi o haită de cîini costelivi care mă atacă la galop într-un concert feroce de lătrături. Cîinii turcilor ştiu exact ce înseamnă să te apleci brusc şi să ridici de jos o piatră imaginară. Mă încolţesc de la distanţă. O magazie lungă, acoperită cu azbociment. Cîteva case tip vilă, cu un cat, vopsite în cărămiziu, din care ies femeile celor statornici la şantier. Un pustiu cu nisip şi resturi menajere şi de şantier. Totul la început. Un cargou pe cală, la care se lucrează pe punte. Fac semne. Explic. Cuvîntul iaht şi semnul înclinat, este lămuritor. Patron ? Patron ?... Mi se arată un „Mercedes 202“ oliv, plin de praf şi doi domni care patrulează cu mîinile la spate prin faţa barăcii. Mă duc la ei. Îi întreb dacă vorbesc

franceza. Nu. Puțină germană. Nici engleza. Perfect. Reiau în idiom. Au înțeles. Unul are figură de bunic, cu ochelari. Mă cercetează atent. Da! *Romen!* Adică român! Celălalt, scund, voinic, cu tîmplele cărunte, ochi verzi deschiși, îmbrăcat într-o cămașă albă cu găurele, are figură de om bun, echilibrat, stăpîn pe el. Îmi face semn să aștept. Vorbește cu oamenii de la șantier și mă invită să urc în „Mercedes".

Vîntul. Pescărușii. Mirosul penetrant de șantier. Fier încins și vaselină. „Mercedesul" spațios. Confortabil. Filăm un drum plin de praf. Ieșim în șoseaua de asfalt care dublează malul european al Dardanelelor. „Mercedesul" atinge 120. Spirele șoselii sînt largi. Apoi din ce în ce mai abrupte. La o cotitură luată în viteză, le arăt iahtul. „*Non problem*" (transcriu fonetic), zice domnul de la volan, patronul șantierului și stăpînul mașinii. Mi se face părul măciucă. La actualele prețuri ale combustibilului, numai un drum Gelibolu-Karakova și retur, pentru o ambarcație mare, costă o avere. Mă hotărăsc să bravez, fără să pozez în milionar. Îmi simt creierul spongios, de burete, oboseala curge din mine prin toți porii împreună cu frigul care se înlocuiește cu o căldură toropitoare și ca un ticălos mă las furat de viteză, de peisaj, de confortul acestei mașini somptuoase.

Măgărușii ducîndu-și călăreții pe crupă. Secerători trase de tractoare „*John Deere*"; ori combine; care încărcate cu snopi de grîu; ori remorci încărcate cu grîu auriu, lanuri secerate, ori în curs de seceră, văi adînci, prăpoare abrupte, tectonică torturată care a adus victoria apărării turcești în fața atacului aliaților anglo-francezi în celebra și sîngeroasa bătălie de la Gallipoli-Gelibolu, 1915 — unde? Lanuri, plopi piramidali îndoiți de vînt, pante abrupte coborîte în viteză, un cîmp militar, tancuri, un tîrg plin de praf clădit pe terase, olane, o ruină de turn, un acvatoriu liliput, dincolo nave, restaurante pe cheu, bărci întoarse cu chila în sus, cîteva caice pescărești, puternice, tarabe cu panere enorme pline de stavrizi. „Mercedesul" coboară în piațeta înțesată cu tarabe și pește. Apare lume. Vestea se răspîndește ca fulgerul. Un tip spînatec, cu o pălăriuță albă, cu torsul gol, este și el „captan"-ul unui iaht-yolă, eu sînt de-ase-

meni „captan", imediat devenim solidari, trece pe caicul care debarcă lăzile cu peşte, un fel de vechitură de 20 de tone, cîrpită, albastră, şi se întoarce cu alt „captan". Patronul mediază înţelegerea. Toată lumea îi spune familiar „Yakup". Este blînd şi se pare că se bucură de ascultarea unanimă şi de respectul unanim. „Captan"-ul de pe caicul în dezmembrare ridică ancora în zece minute şi este la dispoziţia mea, pentru suma de 100 dolari sau 7000 lire turceşti. Preferă dolari. Adică fondul întregii călătorii. Accept pe loc. Patronul îmi spune că mă aşteaptă la cheu. A garantat operaţiunea. Banii sînt la iaht. *„Non problem"*. Să aducem iahtul aici. „Captan"-ul caicului, un tînăr lînos, îmi face semn să urc la comandă. Adică un podium de lemn cioplit, ridicat deasupra punţii pe nişte grinzi, unde se află două banchete, haine de ploaie unsuroase puţind a peşte şi sub cerul liber o timonă pe axul căreia este fixată o roată dinţată, bine unsă, pe roată petrecută o bucăţică de lanţ de transmisie, la ale cărui capete sînt legate două saule care pe nişte troţe duc la cîrma uriaşă de lemn gros, cioplit cu barda. Ancora tip muzeu de antichităţi se ridică marinăreşte, echipajul este pe sfoară într-o disciplină gălăgioasă ; iar motorul porneşte la cheie. Îi fac patronului semne de rămas bun. Văd „Mercedes"-ul oliv, tarabele pescarilor, imaginile nopţii şi ale dimineţii nu mi s-au şters încă de pe retină, totul s-a desfăşurat şi se desfăşoară cu viteza unui film al cărui spectator neutru sînt fără să vreau. Ca şi cînd altcineva ar trăi aceste lucruri halucinante şi ar îndesa pe retină imaginile astea stranii şi grăbite, care nu-i dau nici măcar răgazul unui gînd. Nu am trecut pe la nici o oficialitate, nu am aşteptat la nici un ghişeu, n-am apelat nici măcar la căpitănia portului. Totul s-a purtat între privirea mea care a cerut ajutor şi privirea lui Yakup, care a recepţionat S.O.S.-ul. Dincolo de avatarurile limbii. Şi de ce nu, ale istoriei. Proprietarul caicului este grăbit să-şi cîştige cei 100 dolari picaţi din mila secundului de pe *„Hai-Hui 2"* ; eu sînt grăbit să-mi salvez iahtul şi asist de la 6 metri înălţime la manevrele de plecare de la cheu şi la ieşirea spectaculoasă prin cei 6 metri de lăţime cît are pasa acvatoriului plin cu caice şi bărci de pescuit. De cînd am plecat de la iaht, nici o clipă de răgaz. Sîntem

trei „captani" pe puntea de comandă, pentru că cel de pe yahtul-yolă mă însoţeşte. Toată lumea se cunoaşte şi yolistul îmi spune mereu ceva de Patron, duce degetele la buze şi ţocăne, semn care în limbajul universal adoptat, înseamnă om bun, om de treabă. Asezonează semnul cu un *„non problem"*, *„dolari non problem"* şi fără să fiu mai liniştit pentru perioada de după salvare, urmăresc cu strîngere de inimă mişcările sistemului de transmisie al cîrmei, peticit cu sfoară, înnodat şi matisit cu sîrmă industrială, în vreme ce pe punte echipajul pregăteşte o parîmă metalică pe care o rulează pe cabestan, ghidînd-o cu nişte pari din lemn. Dumnezeule ! O cîrpeală şi o cîrpăceală totală care merită văzută. Dansăm. Strîmtoarea este brăzdată de valuri. Caicul borţos ţine marea excelent. Căpitanul lui îşi cunoaşte meseria. Tăiem cu viteză golful Gelibolu. Refac de pe puntea caicului drumul şi eşuajul lui *„Hai-Hui 2"*. Ipoteza de la hartă se confirmă cablu după cablu în lungul strîmtorii. Iată lumina de la cap Galata şi pe uscat un camping improvizat cu corturi şi maşini. Iată cap Karakova ieşind mult în apă, în chiar prova caicului. Timpul se videază de sentimentul trecerii. Singurul lucru care mă obsedează este iahtul. Nu ştiu cîtă vreme a trecut de cînd l-am părăsit în voia sorţii. Mi se pare o clipă. Îl văd de cum dublăm cap Galata. După cum văd manevra abilă a celui de la timonă care ţine caicul în limita care desparte vizibil, adîncul, de apa tulbure a întinsurii şi a pragurilor care se întind de la coastă. Fac din ce în ce mai mult loc pentru speranţă. Resemnarea întoarsă cu spatele la acţiune, nu este tocmai genul care-l poate prinde pe skipper. Are şi riscul lucidităţii farmecul lui, mai ales că transmisia timonei legată cu sfoară ţine bine şi caicul dezvoltă o viteză de cel puţin opt noduri. Deci, a trecut aproape un ceas de cînd am plecat din Gelibolu...

„Captan"-ul caicului îşi cunoaşte meseria la perfecţie. Probabil nu intervine la primul eşuaj. Face rondoul şi aduce caicul cu prova în vînt, val şi curent, la limita dintre apele albastre şi cele mîloase, ţinîndu-l aşa cu motorul. Baia Karakova văzută de pe punte este formată din şiruri succesive de praguri de nisip. Semnele mele şi agitaţia hanoracului pun în mişcare echipajul lui *„Hai-*

Hui 2". Văd pe fiecare în parte, strig, dar îmi dau seama că vîntul și zgomotul valurilor acoperă orice alt sunet. De la caic se lasă barca la apă, mereu gata să fie răsturnată de val. Se scapă barbeta. Barca pleacă în derivă. Un tip atletic se dezbracă rapid și plonjează. Înoată, se cațără în barcă și o aduce în pupa caicului. Sar în barcă. Primim parîma metalică de remorcă. Marinarul turc rămează spre „*Hai-Hui 2*". Alpinistul și secundul înțeleg. Doctorul rămîne la bagaje. Cei doi intră în valuri, venindu-ne în întîmpinare. Barca stă gata să se răstoarne la fiecare deferlant. Alpinistul înoată și, după cîteva tentative, prinde capătul remorcii. Ne întoarcem la caic. Echipajul este la posturi, lîngă cabestanul care se cuplează cu o manelă din lemn, vîrîtă în angrenaje. Urc la comandă. Mă tem ca secundul să nu amareze remorca la baba. Ar smulge puntea. Nu ! Slavă Domnului. Secundul își folosește optim priceperea tehnică. Împreună cu alpinistul încing iahtul cu remorca, de jur împrejur. Orice pericol la tracțiune se exclude. Văd clar cum leagă capetele remorcii la baba. Și asta este bine. Parîma nu se va dezechilibra. Îl văd pe secund trecînd la cîrmă. Îmi face semn ! Gata !... „Captan"-ul urmărește turația. Băieții de jos cuplează cabestanul. Caicul are tendința să lunece înapoi. Omul de la timonă execută un slalom pe loc, oferind pupa iahtului care vibrează pînă în vîrful catargului. Urmăresc trepidațiile catargului cu sufletul strîns. Dacă cedează ? Dacă s-a slăbit un sart, ori un strai și tensiunea inegală îl face să crape ? Dar coca ? Dar chila care ară fundul ? Remorca țîșnește din apă, împrăștiind jerbe de stropi. O zmucitură... Alta... Alta ! „*Hai-Hui 2*" se tîrăște pe fund. Totul îi este ostil. Poziția. Lipsa de libertate a adîncului. Pare o imensă broască țestoasă aruncată pe uscat, ori un cetaceu zvîrlit pe plajă, în imposibilitate de a fi el însuși. Remorca vibrează. Cabestanul se rotește mecanic și egal. Prag. Catarg cu vîrful vibrînd violent. Prag. Șoc. Mult mai atenuat. Șoc ! Plutire ! Șoc ! Plutire ! Ce vînt și ce valuri au fost în stare să ne înfigă atît de adînc în uscat, făcîndu-ne să arăm atîtea praguri ?... Plutire ! Șoc ! Plutire ! Plutire ! „*Hai-Hui 2*" iese din apele băloase, galbene și mîloase. Se redresează brusc. Silueta își recapătă eleganța

şi graţia de lebădă. Prova spinteacă valul, scoţînd mustăţi albe de spumă. Îmi stăpînesc greu nodul din gît. Echipajul caicului îmi face semne de victorie. Se decuplează cabestanul. Se accelerează motorul. Îi strig doctorului cît pot de tare, că vin să-l iau cu toate bagajele. Grămada de lucruri şi silueta doctorului se fac din ce în ce mai mici. Mai singure pe plaja sălbatecă, biciuită de vînt. „*Hai-Hui 2*“ pilotată de secund, avîndu-l pe alpinist alături, vine unduitor şi uşor în siajul caicului. Abia acum îmi dau seama de frumuseţea iahtului. Şi tot acum îi mulţumesc în gînd maistrului Iacob, bravului Jacoppo, pentru meşteşugul şi trăinicia cu care a lucrat-o, pentru minunata lui operă de marangozerie... Soare. Vînt. Valuri. „*Hai-Hui 2*“ liberă în pupa caicului. Şi sfîrşeala grea, care-mi ţîşneşte din pori, sleindu-mă.

SALVAREA ! TIMP 2 !

„*Hai-Hui 2*“ este legat la cheu cu pupa. Barbeta prova este legată de geamandura iahtului-yolă. În lipsa noastră Patronul făcuse un consiliu. Ca orice om de afaceri are ochiul limpede şi raţiunea operativă. O furgonetă care să ne aducă bagajele ar costa o avere. Mi-o spune. Deocamdată lichidează costul operaţiunii de salvare. „Captan“-ul caicului vine la el, o discuţie scurtă şi totul este O.K. Datoria mea se trece Patronului. Gata. Va face transportul bagajelor cu „Mercedes“-ul. Să mergem. Îl iau pe alpinist şi „captan“-ul iahtului-yolă se urcă şi el să ne ajute. Gelibolu cap Karakova. Luturi turmentate de căldură. Absenţă din mine. Nici măcar sentimentul cald, de recunoştinţă pe care-l port omului de la volan, multi-

milionar care se pune cu atîta simplitate în slujba unor străini. Maşina şi Patronul rămîn în marginea mlaştinei. Pînă la locul eşuajului sînt trei kilometri buni de mărăcini, de trecut pîrîul nămolos şi de cărat pe puţin două sute de kilograme de saci, colete, canistre cu benzină, plus motorul. Ajungem. Doctorul este pămîntiu. Greşeala de azi noapte îl frămîntă atît de vizibil, încît mă întristează. Începe calvarul de la care, din nou, secundul s-a eschivat. Ne încărcăm fiecare cu zeci de kilograme de bagaje (puse în saci, legate în baloturi, băieţii n-au stat degeaba), ducem un transport cîteva sute de metri, ne întoarcem şi cărăm restul la noul punct de depozitare, muncă de Sisif sub soarele care ne lichefiază. „Captan"-ul strigă la cîţiva pescari amatori, probabil muncitori la şantier aflaţi după program, care vin şi ne ajută. Văzînd inutilitatea muncii, dispare, în timp ce ne urmăm calvarul. Alături, o combină trasă de un tractor seceră lanul pipernicit de grîu. Pe celelalte tarlale, alte tractoare şi combine. Cu sudoarea orbindu-ne, cocîrjaţi sub poveri, vedem, tîrziu, „captan"-ul triumfător la bordul unui tractor cu remorcă, pornit să asalteze landa. Omul fuseşe la Patronul care venise cu „Mercedes"-ul pe un drum de tractoare şi Patronul vorbise cu un ţăran aflat pe tarla cu utilajul lui tehnic, care acceptase să ne transporte la şosea contra 500 de lire turceşti. Sîntem a doua oară salvaţi. Urcăm totul în remorcă. Demarăm şi ne zgîlţîim creierii rulînd peste cîmpia muşuroită, calcinată, brăzdată de cratere, mai curînd semănînd cu solul lunar, trecem rîul prin vad, acolo unde secerătorii mecanizaţi îşi iau prînzul la umbra firavă a unor măslini, şi unde sînt înfipţi pilonii podului viitoarei autostrăzi a cărei fundaţie este turnată solid în beton. Descărcăm bagajele la răscrucea drumului cu şoseaua. Patronul achită ţăranului. Încărcăm jumătate din conserve, motorul, canistrele şi o parte din echipament. Găsesc o foarte frumoasă sticlă de *„White Label"*, ţinută pentru protocol, purtînd sub stemă notaţia *„By appointment to her Majesty the Queen"*. Patronul este încîntat s-o primească. Rulăm la Gelibolu. Patronul alimentează la staţia de lîngă acvatoriu. Plăteşte 2000 de lire. Devin din ce în ce mai uşor. Mai aerian. Mai străveziu. „Mercedes"-ul trage la iaht. L-am

lăsat pe alpinist la răscruce și la restul de bagaje. Bordul pustiu. Din interior se aude sforăitul împăcat al secundului. Răspunde greu la apel. Descărcăm. Las tandemul de azi noapte să aranjeze bagajele și plec din nou cu Patronul să-l recuperez pe alpinist cu restul încărcăturii. Totul s-a dematerializat în jurul meu. Arborii, peisajul, lucrările grandioase ale autostrăzii Dardanelelor, tancurile și cunoscutele posturi de „*Askeri*", rîpele abrupte arse de soarele alb, lanurile încă nesecerate, hanul de sub măslini, aerul tremurător, plopii piramidali, presentimentul Egeei. Am sentimentul victoriei și acest sentiment acut, din nevoia de echilibru poate, mă videază de mine însumi. Patronul șofează magistral. Este topit de căldură și vizibil, obosit. Alpinistul, bagajele, drum de întoarcere la Gelibolu — vechiul Gallipoli. Tăcere. Cu o supremă înțelegere și cu tact desăvîrșit, Patronul ne lasă singuri. Afacerile le vom discuta diseară. Ori mîine. Reamenajăm iahtul, după controlul minuțios al santinei, chilei, bordajului și arboradei. Totul este excelent. „*Hai-Hui 2*" nu face un strop de apă. Simt, material, cum un mecanism necunoscut, încearcă să mă depersonalizeze. Căldura! Activitatea solară. Erupțiile cromosferice. Radiațiile x. Oboseala, îmi spun, aranjîndu-mi masa de navigație și aducînd ordine în stocul de hărți. Atmosfera este ambiguă și încordată, cu toate că mi-am propus să nu mai discut cauzele care ne-au dus în pragul falimentului. Dacă eram un echipaj pe orice fel de altă navă decît un iaht de croazieră, unde am de fapt niște invitați, lucrurile stăteau altfel. Un sentiment elementar de gazdă îmi impune rațiunea tăcerii. Ce a fost de spus dur, s-a spus azi noapte în timpul eșuajului. După, băieții au fost la înălțime, făcînd imposibilul în limita situației date. Să chemăm la sfat intim detașarea, izolînd subiectivismul, păstrînd măsura și să fim *fair-play* ca niște yachtsmani încercați. Nu-mi place duplicitatea doctorului. Aerul lui de om care înțelege și iartă cu mărinimie toate păcatele acestei lumi. Secundul este misterios. Alpinistul retras în sine și absent. Simt că se petrece ceva în afara mea, fără să-mi pot da seama exact de ce fapt anume este vorba. Iahtul are un careu de 2 metri pătrați, totul se întîmplă în ochii și la cunoștința tuturor și totuși... Sentimentul acesta acut al unor lucruri neloiale, mă obse-

dează şi-mi demolează în continuare gustul amărui al victoriei care, în definitiv, a salvat iahtul, mijlocul nostru de existenţă în aceste spaţii străine, vacanţa noastră, bunurile noastre, siguranţa noastră, asigurîndu-ne întoarcerea şi confortul cotidian.

Deci, în ziua de *Sîmbătă 12 iulie,* spre orele 17.30 situaţia iahtului *„Hai-Hui 2"* este restabilită complet. Stăm legaţi la cheul acvatoriului pentru iahturi, caice şi bărci de pescuit sau de agrement din Gelibolu, şi recunoaşterea împrejurimilor se concretizează într-o imagine mai mult decît clară. În pupa avem cheul dincolo de care se află un restaurant, dincolo de care se află o esplanadă şi Dardanelele biciuite de vînt. Cheul nu mai larg decît lăţimea unei maşini sfîrşeşte în babord prin intrarea în acvatoriu. În tribord urmăreşte pe cîţiva zeci de metri conturul acvatoriului, face o buclă şi printr-o urcare abruptă dublată de cafenele şi ceainării dărăpănate sfîrşeşte în strada principală, care mărgineşte acvatoriul spre oraş şi continent. În prova avem această parte de cheu, de sub stradă, unde acostează vaporaşele de pasageri şi şalupele, care ţes cele două maluri ale strîmtorii. În al doilea plan se află o terasă închisă de clădirea modernă a Biroului de turism şi a restaurantului aferent. În planul trei, o colină abruptă, avînd pe dreapta o cazarmă mohorîtă, cu drapelul ridicat la catarg, care închide orizontul. De la iaht pe cheu spre strada principală, un fel de club-magazie al proprietarilor de bărci, bărcile care se pitureză şi la care se lucrează, în bucla cheului amintitele cafenele şi ceainării cu mesele scoase pe caldarîm, pline de clienţi, tarabele pescarilor. În prova tribord o piaţă, un comandament militar, restaurant care închide cealaltă parte a pasei, avînd şi el o esplanadă la mare, unde se află molurile portului comercial şi instalaţiile portuare. Strada principală trece peste un pod. Pe sub pod, acvatoriul în care sîntem, se leagă cu un alt acvatoriu mic, pentru bărcile de pescuit, aflat la piciorul ruinelor unei fortăreţe romano-bizantine, al cărei turn se conservă parţial. Restaurantul din pupa are un grup sanitar cu acces şi spre port, cu intenţia de a sluji eventualilor clienţi de la bordul navelor. Este momentul să mă destind şi să-mi fac programul de igienă, începînd cu bărbieritul,

act care mă deconectează. Doctorul se bărbierește și el. Îi spun că în condițiile astea de neascultare, nu putem risca să mergem mai departe. Mă roagă să nu iau nici o hotărîre pînă mîine. Se pare că, lepădîndu-mi barba și scoțîndu-mi sarea din pori, începe să-mi revină și buna dispoziție. Mă îmbrac cuviincios și ies pe cheu unde se află lume curioasă, Patronul, asociatul său „captan"-ul și surpriză, un bărbat care vorbește excelent românește : Hüseyn Olt, în vîrstă, demn și cu o plăcere vădită de a fi cu noi. Mă șochează tipul vechi de democrație militară de la începutul imperiului otoman. Armatorului milionar i se spune pe nume de toți cei din jur, implicit de către Hüseyn Olt, frizer, ieșit la pensie. Este cazul și timpul să ne cunoaștem social și să facem schimbul protocolar de cărți de vizită.

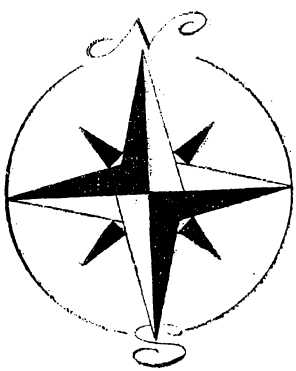
Salvatorul nostru se numește Yakup Aksoy. Este fiul unui măcelar din Gelibolu care a avut șase copii. În afara faptului că are două nave care fac comerț, șantierul pe care l-am văzut dispune la Istanbul de birourile întreprinderii sale și de locuința permanentă. Asociatul său, cu figura de bunic și ochelarii agățați pe nas, este domnul Ercument, ține credința veche și nu gustă nimic, fiind în Ramazan. Hüseyn și-a ales la stabilirea în Turcia numele de Olt, spre a nu uita dulcea Românie, din care a plecat după Dictatul de la Viena. Are o memorie uluitoare. A slujit sub drapel în Regimentul 3 călărași, unde l-a avut comandant de escadron pe „domnul maior Octav Dessila". Deocamdată face oficiul de tălmaci între skipper și Yakup, care nu vrea să reglăm încă chestiunea financiară. Nici o grabă. Mîine. Să ne revenim. Să ne odihnim. Yakup are un băiat care studiază subingineria la Oxford. Deci băiatul se va înțelege cu secundul care a frecventat Anglia de cîteva ori. După ce ne vede aranjați și O.K., Yakup cu asociatul lui se urcă în „Mercedes". Rămîn pe cheu cu doctorul, Hüseyn Olt și „captan"-ul cu care alpinistul, se pare, a intrat în tratative. Aflu că vrea să doarmă peste noapte pe iahtul-yolă. Probabil îi este teamă ca *„Hai-Hui 2"* să nu se dezmembreze la ora stafiilor. Sau pur și simplu vrea să fie singur. Este o seară de mic tîrg provincial, cu vînt, pescari, cotigi trase de cai sau măgăruși cu hamurile pline de alămuri lucioase, cu automobile

și lume ieșită la promenadă. Stăm pe soclul restaurantului și Hüseyn Olt își reamintește cu o precizie uluitoare numele străzilor din Cotroceni unde-și avea clienții, interiorul lui Octav Dessila, amănunte în legătură cu pregătirile care se făceau acolo cînd era invitat la masă Sadoveanu. Omul are nostalgia tinereții lui bucureștene. Pentru el tot ce-a rămas în memorie „există". Se petrece o subtilă inversare de timp istoric, antrenînd gramatical și sentimental aducerea trecutului în prezent. Reînvie pentru noi un București pe care atît doctorul, cît și skipperul l-au mai apucat, cu forfota de seară de pe Calea Victoriei, cu cîrciumioarele din cartiere și tarafurile de lăutari, cu abundența galantarelor, cu frumoasele și cochetele, cu Tănase și al său „Cărăbuș", cu mirosul de mititei și „Carul cu bere", cu Sărindarul și Lipscanii vremii, cu primăverile lui demente, cu mirosurile și culorile tinere și învăpăiate ale străzilor în amurg, cu aroma de cafea și amăruie de mugur abia plesnit, cu „muscalii" în catifea, solemni pe caprele birjelor și precupeții olteni cu cobilițe deșteptînd somnolența străzilor, cu florăresele țigănci și cu magnifica indolență a tinereții.

Hüseyn Olt și-a deschis aici o frizerie cu ajutorul statului și acum beneficiază de o pensie, rezultat al cotei plătită în decursul anilor. Soția și fiica îi sînt plecate la Istanbul. Se vor întoarce cu autobuzul de mîine seară. A auzit că litoralul este un vis. Vrea ca în 1981 să vină la București. Îi este dor de locurile tinereții. Vreau să știu ce număr de telefon avea Octav Dessila ? Pe caporalul lui (îi zice „domnul caporal") îl chema Covei M. Ion și era din Tîrnavele. Un om bun. Un client, inginerul Borcea, după Dictatul de la Viena a îmbrăcat doliul... Se însenează. Singura noastră sursă de a ne achita cît de cît față de toate bunăvoințele este cambuza și stocul ei de conserve, biscuiți, ceai și diverse. Oferim prin doctor, cu generozitate, din produsele românești. Fabricile de conserve a căror marcă este înscrisă pe cutiile elegante, ar trebui să ne ofere o primă ; sau să asigure gratuit cambuza croazierelor viitoare. Înserarea vine muiată într-o pastă groasă, de un ocru violent. Hüseyn Olt duce cu sine bunătăți de la bord și cîteva ilustrate ale echipajului cu rugămintea de a le pune la poștă. Iată, la Gelibolu, un

mic port în Dardanele, un Hüseyn Olt, nemulțumit de ravagiile terorismului, din moși strămoși rămas în preajma Dunării, pe teritoriul vechiului imperiu otoman, revenit în patria mamă, cu nostalgia adîncă a anilor lui tineri într-o lume care l-a adoptat fără nici un resentiment rasial sau istoric. Pentru skipper, Hüseyn Olt, „barberul" și prietenul lui Yakup, salvatorul iahtului, este un mesager al providenței și al spiritului benefic care veghează destinul lui *„Hai-Hui 2"*. Un prieten care leagă echipajul de oamenii locului, înlesnindu-le mijlocul direct al comunicării. Constat că la îndelungul conciliabul cu Hüseyn Olt a participat doar doctorul, că cei doi ingineri au fost în oraș și că acum, alpinistul și-a luat cazarmamentul și se culcă pe iahtul-yolă, iar secundul a intrat într-o mutenie absolută. Cînd mă întind pe cușetă aud vîntul, rumoarea tîrgului, muzica tonomatului și mă inundă o senzație acută de liniște și confort interior... Am învins !

DEZERTAREA



Duminică 13 iulie ne sculăm tîrziu, odihniți, după un somn de plumb. Sînt la spălător și-mi fac o toaletă riguroasă, cînd apare doctorul. Sîntem în raporturi ceremonioase, din cînd în cînd îi mai spun doctore ; dar niciodată altfel decît dumneata, spre deosebire de ingineri cărora le spun pe nume, fiind mult mai tineri. Pe măsură ce descoperă deliciile iahtingului, se împătimește mai vădit de mare și croazieră. Este magnific în lipsa lui de îndemînare tehnică-marinărească, are o lectură de iahting uriașă, dar neselectată dincolo de principiile de con-

structie ale unui iaht ideal de croazieră, este bonom și cu simțul umorului, rezistent și s-a achitat excelent de rolul la bord. Îmi este simpatic fără să i-o arăt. Sîntem de aceeași vîrstă și experiența existențială a generației, modul ei de a gîndi viața ne oferă puncte comune de contact și interpretarea cotidianului. Se săpunește cu voluptate. Mă întreabă cu glasul sufocat și privindu-mă persuasiv, ce-am hotărît în legătură cu croaziera ? ! La dracu ! Ce pot hotărî altceva decît să ne vedem de drum, imediat ce ne achităm față de Yakup...

— Spune-le băieților să înceapă pregătirile de plecare. Controlați sarturile și straiurile. Secundul să vadă de motor !

Se spală rapid, este ca un puști care a căpătat acadeaua dorită și ud încă, o șterge la iaht. Rămîn pentru un consult la oglindă. Tipul ars și uscat de soare care mi se uită în ochi, cu pielea tăbăcită de vînt și saramurată, nu mai are acum posibilitatea să disimuleze.

— Ce facem ? îl întreb.

— Atingem Izmirul, răspunde și-i simt orgoliul.

— După toate cîte s-au întîmplat ?

— De fapt ce s-a întîmplat ? ricanează... Nu dramatiza... Îți place să te raportezi mereu la cîte una din valorile-cheie. Atunci ? Cauți un pretext să nu te duci pînă la capăt ?

— Nu fi stupid, amice ! Mai pot risca un echipaj handicapat ?

— Asigură-i rolul de protecție psihologică. Nu-ți fi suficient numai ție. Dealtfel este un ordin de marș pe care l-ai dat și care te obligă.

Rînjește. Știu că nu este nimic de făcut cu capul pătrat care mă privește din oglindă. Îi cunosc încăpățînarea, mîndria și perseverența. Știu că va asigura carturile dificile, că va naviga în strîmtori numai ziua, că își va calcula riguros drumul pînă la Çanakkale și că arde de nerăbdare să iasă în Egeea. Mă plictisește cu tenacitatea lui cazonă, asprimea lui mă sîcîie, are o duritate care mă lezează și, ca să scap de el, mai ales acum cînd face mină de „istoric" și se pregătește să-mi țină o prelegere despre virtuțile autonomiei socratice, îi dau pe mutră cu spirt sanitar, tratament de altfel fără nici un rezultat notabil. Îmi strîng

ustensilele şi-l las singur, să se zgîiască în oglindă cît o vrea. Între timp doctorul ajunge la iaht şi transmite echipajului ordinul de a pregăti nava pentru marş. De fapt, skipperul abia scăpat de rigorile unei prelegeri despre necesitatea ruperii de spectacolul familiar al lucrurilor exterioare care duce la amputarea personalităţii şi obligaţia de a supune reflexiei universul său interior ; de a medita la valoarea stabilităţii caracterologice şi la virtuţile unităţii etice şi morale care conduce la fixarea caracterelor, după Emerson oamenii de caracter alcătuind conştiinţa societăţii căreia îi aparţin : deci bucuros că a scăpat de întrevederea din oglindă şi că îşi va putea trage chiulul în largul strîmtorii bîntuit de vîntul de NE cu intensitate neslăbită, resimţită şi în acvatoriul bine protejat de oraşul colinar, deci skipperul coboară vesel în careul mirosind brusc a cavou. Îi trebuiesc exact cîteva secunde să asocieze teoriile vechi ale secundului relative la „echipă", cu şopocăiala secund-alpinist, plecarea lor de aseară în oraş, dezinteresul actual şi glasul plîngăreţ al alpinistului care-i spune, evitîndu-i privirea :

— V-am muncit, am făcut tot ce mi-aţi cerut. Nu mai pot ! Sînt epuizat ! Demoralizat ! Plec unde vreţi !... Dar cu o singură condiţie. Seara să intrăm în port !

Băiatul are haz, şopteşte omul din oglindă. Stăpîneşte-te. Pe loc. Ucide-l pe maiorul care, auzind că i se pun condiţii, este la rîndul lui gata să ucidă. Sigur, chestia are haz. Alpinistul, *vive le yahting*", bravul inginer proiectant din Ploieşti, aflat prima oară pe mare, vrea ca în fiecare seară, hocus-pocus, skipperul să scoată din întinsurile coastei, din largul marin sau din insulele, multe cu interdicţii de acostare, un port... Şi nu numai asta vrea băieţelul. Să nu mai navigăm noaptea. Să nu mai navigăm cu genovezul 1 şi 2... Marasm ! Blestematul de skipper scapă şcotele.

— Uite ce-i, băiatule ! Nu eşti în măsură să-mi impui condiţii. Treaba asta să-ţi fie foarte clară.

Skipperul trage cu coada ochiului la secundul întins pe cuşetă. Şmecherul lansase atacul prin alpinist, să vadă reacţia. Tipul din oglindă ştie că va intra în joc şi i-o comunică skipperului, care în intimitate simte pentru alpinistul echivoc şi surpat interior un fel de compasiune

amestecată cu dispreț. Dacă numai pentru atît s-a demolat interior ! Furtuna din prima noapte cînd ne-am întors la Tomis, furtuna de la traversadă, micul examen din calmul plat, prin însumare, puteau juca rol de fortifiant. Skipperul constată contrariul. În aviație, cînd se întîmplă ceva grav, eram trimiși în aer să ne recîștigăm încrederea în noi înșine și în avion.

Pentru skipper chestiunea este tranșată. Alpinistul își va reveni pe mare, în ambianța optimistă și solidară a echipajului. Figura lui disperată îi produce un dezgust acru. Fusese multă vreme instructor de vînătoare în escadrila pe care o comanda, mai apoi comandant de companie într-o Școală de ofițeri. În prima lui calitate constatase cu stupoare cum piloți normali, trecuți prin vizitele medicale, se blocau în avion la exerciții simple, pur și simplu neputînd executa o manevră uzuală, aceea de a veni din formație de luptă, în formație strînsă, sau cum alții, care aspirau la stelele de locotenent, încremeneau la exercițiul de aruncarea grenadei de luptă, cu grenada amorsată în mînă, strînsă pînă se albeau degetele, fiind incapabili să azvîrle instrumentul ucigător și să se adăpostească în șanțul protector. Nici o noutate, dar la un tată de familie, bărbat la vîrsta maturității, chestiunea este cel puțin nedemnă.

Doctorul își face de lucru cu o mutră ispășită. Întins pe cușetă, cu aerul doctoral și atoateștiutor care-i creează skipperului o stare de furie morbidă, secundul întreabă ce intenții și ce plan are acesta.

— Intrăm în Marea Egee. Atingem Lesbos, pentru onoarea croazierei. Am pierdut 36 de ore cu eșuajul. Scurtăm traseul și ne încadrăm în timpul propus cu vîrf și îndesat...

De aici începe jocul cu măști. Adică se joacă, ceea ce s-a repetat aseară în doi. Chestiunea este atît de vizibilă, încît scîrba skipperului se transformă în furie mocnită, cu toată intervenția catalizatoare a omului din oglindă.

Secundul apucă o coală de hîrtie cu gesturi studiate și începe să înșire unele sub altele escale, distanțe, timp de marș, zile de calm plat (cu nemiluita) trage linie și adună cu o convingere atît de fermă în estimările lui, încît fri-

zează coşmarul. Ceea ce-i iese pe hîrtia aceea mizerabilă, depăşeşte cu mult data fixată pentru sosirea la Tomis, dată probabil lucrativă, intenţii care-l privesc ; dar care, plecat pe mare, trebuia asigurată printr-un spaţiu minim de timp. Aşa cum face socoteala, neadmiţînd nici o corecţie, este evident un pretext. Să vedem raţiunea acestui pretext, îşi spune skipperul, încă păstrîndu-şi calmul, mai exact şi mai cinstit, manevrîndu-şi calmul. Doctorul o şterge englezeşte. Înhaţă canistrele. Pretextează nevoia completării rezervei de apă, pentru a dezerta. Mă lasă singur. Secundul demonstrează că, întîrziind, va avea greutăţi la slujbă.

— Minţi, îi spune skipperul. Mai ai o lună de concediu fără plată.

Tipul se opacizează. „Chiar dacă ne întoarcem acum, nu mai ajungem la Tomis luni 28 iulie cînd trebuie să fiu prezent la slujbă" şi înşiră nişte argumente atît de penibile, încît nu poate susţine privirea skipperului. Omul din oglindă consiliază : „răbdare". „Ai ajuns la punctul nodal". Chestiunea se limpezeşte. În careu se face cald. Alpinistul tace muced şi prăbuşit.

— Ce vrei ?

— Ne întoarcem în ţară pe cont propriu.

— Cu ce ?

— Avem un autobuz pînă la Istanbul. De la Istanbul, cu trenul.

Pînă aici lucrurile sînt clare. Şopocăiala celor doi, plecarea în oraş se explică. Skipperul îşi manevrează calmul, cu satisfacţie vădită. Asociază momentul cînd acelaşi tip l-a lăsat pe peronul gării Constanţa, cu toată opoziţia Stelei ca insul să mai facă parte din echipaj. Iată, după ce a condus iahtul la eşuaj, insul dezertează. Zburînd spre Sud cu 6 noduri, înainte de eşuaj şi însumînd perspectiva săptămînilor egeene, nu se puneau aceleaşi probleme de timp ? Laşitatea şi spaima, singurele argumente. Frica de posibilitatea dezagregării iahtului. Responsabilul eşuajului fuge de la locul care ar fi putut fi al crimei. Ducă-se la fund skipperul cu blestematul lui iaht. Preţioasele persoane inginereşti să fie puse la adăpost.

Concepţia mă oripilează. Este fără dubiu vorba de o dezertare de la bord în timpul serviciului, sub aspectul

curent al legiuirilor marinei. În plan moral, dezertarea are implicații descalificante, dacă dezertarea nu este ea însăși superlativul descalificării morale. Inginerul știe că singurul care se mai pricepe să umble cu motorul este el însuși și că acest fapt se datorează rodajului mizerabil pe care l-a făcut motorului nou, din orgoliul de a nu recunoaște că nu cunoaște acest gen de mașinării. Știe de asemenea că nu există lumină la bord. Știe că strîmtorile nu se pot urca decît cu motorul. Că circulația densă a navelor presupune o veghe permanentă la bord. Că întreaga parte tehnică și manevra velelor îi revine.

— Vă rog să fixați suma pe care-o datorez din prețul operațiunilor de salvare, zice.

— Plătești jumătate cu doctorul, cu toate că ai fost șef de cart, minus o zecime pe care o plătesc eu, pentru naivitate, zice skipperul.

— Pun motorul la punct, zice insul. La ora prînzului avem autobuzul. Am să vă rog să aduceți în țară, ceea ce nu putem lua cu noi.

Insul vrea să dea dezertării o aparență de fapt divers. Skipperul aruncă peste bord aerele de yachtsman. Îl tratează pe individ exact cu calificativele pe care le merită. Probabil insul grav și cu aer doctoral n-a auzit prea des ce aude acum pe bordul lui *„Hai-Hui 2"*. Apelează la calm. Lecția se sfîrșește cînd o vrea skipperul. Este clară și fără echivoc.

Brusc mi-e silă să mai respir acolo. Ies pe cheu și mă așez pe fundația în consolă a restaurantului, nu înainte de a vedea mîna inginerului glisînd în geanta cu acte și bani pe care-o ține sub masa de navigație. Îl aștept pe doctor. Îi comunic dezertarea... Este aproape fericit... Perspectiva unei croaziere nelimitate în spațiu îi dă aripi. Naivul și bravul doctor. A uitat ceața, rafalele, curentul din strîmtori, lipsa motorului, felul cum se manevrează velele, calmul plat și imposibilitatea de manevră... Demonstrația a fost făcută. Cei doi au existat pînă acum cîteva minute. Defuncților trebuie să le dau pașapoartele, iar doctorului partea lui de bani din costul salvării. Caut în geanta bordului. Găsesc pașaportul alpinistului. Nu găsesc pașaportul inginerului și banii. Știu exact unde țin ava ea comună

și actele bordului. Caut meticulos. Geanta. Hărțile. Masa de navigație. Sub masa de navigație. Întreb. Nici o vorbă. Inginerul lucrează la motor. Alpinistul face bagajele. Atmosferă de plumb lichid. De sfîrșeală. Recunosc, lovitura sub centură m-a secătuit. Dezamăgirea de a fi confundat niște lichele lamentabile cu niște bărbați tentați să înfrunte necunoscutul și marea este profundă și ireparabilă. Pur și simplu nu pricep. Nu pricep în nici un fel de ordine : morală, etică, uzuală, camaraderească, de echipaj, de visători adunați pe-o coajă de nucă să înfrunte chiar zădărnicia ! Nu pricep și pace. Nu pricep și exclud. Cei doi nimeni (din punctul de vedere al skipperului) fac casă bună cu doctorul, care se arată de o generozitate debordantă. Ori este inconștient, ori visează să cucerească Egeea și Marea cu atîta ardoare, încît bucuria aventurii îi paralizează raționea. Cere geanta să caute el. Mai răsfoiesem în Jurnalul de bord niște „Liste" de echipaj. Caută. Își caută bagajele. Servieta. Nimic. Chestiunea devine alarmantă. Legătura mea cu dezertorii se face prin doctor. Mi se comunică faptul că inginerul a găsit un tînăr turc, pescar, priceput la vele, dornic să facă echipaj cu noi pînă la Izmir. Iată o soluție. Se prezintă tînărul lînos, văzut pe cînd dulgherea la o barcă pe cheu. Foarte bine. Nu voi acosta în insulele grecești decît la întoarcere. Prin semne îl convoc la iaht mîine la ora 07... O.K. A înțeles. Doctorul se duce la prova cu alpinistul, să armeze focul de drum. Nu s-a găsit pașaportul. Nu s-au găsit banii.

— Mi-am luat singur pașaportul, zice inginerul tîrziu.

— Ați găsit banii ? întreabă doctorul.

— Nu ! răspunde insul.

Cînd ne întorceam în cockip doctorul găsește cele trei hîrtii de cîte 25 dolari așezate vizibil pe harta de pe masa de navigație. Mai tîrziu, aflați pe drumul întoarcerii, vom constata lipsa unor alimente esențiale. Dezertorii își puteau lua cota parte, era într-un fel dreptul lor, dar trebuia s-o fi solicitat celor rămași la bord. Fără comentarii în plus.

În afara actelor ambigui și pseudo-camaradorești ale doctorului, probabil simțindu-se încă solidar cu șeful lui de cart. Umple sacoșa dezertorilor cu rații peste necesități,

uitînd că iahtul lipsit de vînt, ori cu vînturi ostile are nevoie de o rezervă notabilă, este afectuos, aferat, grijuliu.

— Nu cumva ţi-a venit pofta să pleci cu ei ? îi spun... Poftim ? Liber !...

Îmi surîde angelic.

Sigur, puteam trece scurt peste episodul care la un moment dat devine meschin şi ordinar. Ceea ce mă face să insist este nevoia extirpării abcesului. Iahtingul nu poate începe cu asemenea inşi şi cu asemenea fapte. Incriminate de la început, ele trebuiesc aduse la judecata aspră a mării şi eradicate fără milă. Concepţia duhovnicească a doctorului se va sparge în propriul lui cap, va produce prin ricoşet cîteva cucuie skipperului şi de fapt este incompatibilă cu rigorile şi exigenţele bordului. Penultimul episod se joacă înainte de venirea lui Yakup şi a prietenilor noştri turci. Cei doi stau pe consolă, lîngă bagaje. Aşteaptă ora autobuzului. Sper să aibă remuşcări şi poate să fie bîntuiţi de ruşine. Doctorul pregăteşte masa. Îmi dă tîrcoale şi pudibond, îmi solicită permisiunea de a-i invita la dejun pe dezertori. Tun şi fulger ; doctorul insistă şi fostul secund, grav, politicos, îmi cere voie să-şi aşeze sacii în cockpit, pînă vor căuta ceva de mîncare.

— Veniţi să luăm masa împreună, le spun.

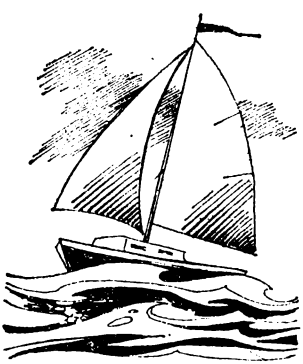
Are loc un fel de dejun oficial, plin de falsă afabilitate, de gesturi prevenitoare, sfîrşit cu oferta făcută de secund de a telefona acasă la fiecare, spre a linişti şi informa. Amabilitatea asta onctuoasă mă dezgustă pînă la limita cea mai de jos a termenului. Nu accept să se dea nici un telefon, care ar stîrni nelinişti acasă şi poate panică. Doctorul nu acceptă nici el... Iată, a venit Yakup cu asociatul lui, cu băiatul student la Oxford şi pe cheu sînt strînşi tineri care făcuseră baie, unul ştiind foarte bine o franceză de colegiu, se pare băiatul unui fabricant de conserve din peşte, care achiziţionează cotidian captura caicelor-pescadoare, trimiţîndu-şi autocamioanele la locul lor de acostare. Inginerul dispare să-şi achite cota lui Yakup. Totul este misterios şi în afara ştiinţei noastre. Se întorc amîndoi. Yakup zice O.K. Inşii îşi încarcă bagajele la spinare. Le întorc spatele şi mă ocup de oaspeţii care au înţeles exact situaţia.

Îmi este o imensă ruşine. Asociatul lui Yakup rîde, îşi vîră mîna sub cămaşă în dreptul inimii, imită pulsaţiile grăbite ale acesteia, apoi arată în direcţia mulţimii de pe cheu care-i absorbise anonim pe cei doi. „Le-a fost frică" spune gestul bătrîiorului şi un nou val de ruşine mi se urcă în obraz.

— Am fost un dobitoc sentimental, îi spun doctorului, invitîndu-i pe prietenii mei la bord. Trebuia să le scot toate boarfele pe cheu, nu să transform iahtul în magazia lor de efecte.

Doctorul dă ochii peste cap. Am să-l văd pe o mare bine montată, trimis la prova să schimbe focurile, să mai fie şi noapte, dacă îşi va păstra neştirbit aerul cucernic şi întreagă, imensa lui filotimie.

YAKUP AKSOY SAU GELIBOLU, ESCALA OMENIEI



Întîi de toate simt nevoia să pulverizez în careu o substanţă cu aromă de cetină. Apoi simt nevoia să mă purific pe mine însumi. În plus este nevoie să-mi confecţionez un facies impenetrabil care să taie de la început orice încercare de a discuta dezertarea celor doi. Apoi trebuie să lichidez contul deschis generos de Yakup, de fapt o nimica toată din punctul lui de vedere, nu exagerat din punctul nostru de vedere. Yakup intuieşte cu o subtilitate plină de nuanţe. „*Non problem*". El are un reprezentant de afaceri la Constanţa. Cine sîntem noi ?... Doctorul este uşor de fixat în social. *Daktar*, specialitatea se arată

la nas, gît și urechi. Rîdem. Am în biblioteca bordului *Cu „Hai-Hui 2" spre Sud.* Ne lămurim și asupra skipperului. Yakup și Ercument cercetează iahtul cu atenție. Sînt doar armatori.

— Radiotelefon ?

— Nu !

— Radiocompas ?

— Nu !

— Gonio ?

— Nu !

— Radar ?

— Nu !

— Columb, zice Ercument.

Rîdem. Eu într-un dinte. Vorbim de motoare Diesel. Au văzut cam ce ispravă face al meu. După părerea lor iahtul este construit excelent. Nu vreau să-l vînd ? — La cît îl apreciați ?... Îl mai cercetează răbdurii — 4 milioane de lire turcești. Adică contravaloarea a două „Mercedes"-uri de tipul pe care-l are Yakup. Excelent, dar nu-l vînd... — Ce fac acum, avînd echipajul înjumătățit ? — Dacă mîine vine turcul velist, plecăm la Izmir. Dacă nu, ne întoarcem acasă... — Nu, zice Yakup. Să nu vă întoarceți. Plecați la Izmir. Peste cîteva zile sosesc acolo cu vaporul meu. — Vom vedea !... Haide să vă dau bunătăți din România... Sînt bucuroși să le guste. Yakup spune că i-au plăcut produsele noastre electrotehnice. Frigiderele pentru automobile sînt foarte bune. Se simte bine la Constanța... Am la bord un cadou al căpitanului-inginer Asimit. Nava-școală *„Mircea"* pirogravată. I-o dau lui Yakup. Simt mereu că nu vor să ne lase singuri. Simt mereu fluxul statornic de prietenie cu care mă învăluie Yakup. Conversația a ajuns la un prag. Yakup îmi spune ceva imposibil de tradus în gesturi. Trecem pe cheu. Tînărul vorbitor de franceză, ieșit din apă, devine tălmaci. Yakup ne invită la grădina lui din afara orașului. Un *week-end* scurt. Acceptăm ?... Afurisitul de skipper este un tip călit și ros binișor de viață. Înțelege în simplitatea gestului,

aceeași dorință discretă de a umple un gol și a remonta ; de a demonstra că omenia cunoaște o singură limbă și solidaritatea umană nu are granițe. Își simte nodul din gît, rămas acolo după dezertarea anonimilor, manifestîndu-și existența în mod imperios. La dracu ! Sîntem bărbați și sentimentalismul poate sta bine doctorului, nu skipperului. Acceptăm cu plăcere, Haide, doctore ! Echiparea, aparatele foto și la mașină. Doctorul se pune la „civil". Skipperul la ținuta de iahting, plus fularul marinăresc de rigoare. Închidem și ne instalăm confortabil în mașina spațioasă. Confortabil și de data asta deconectați. Ziua de ieri alunecă în estompă. Parcă nu ieri am părăsit iahtul eșuat la cap Karakova, căutînd salvarea dincolo de landa biciuită de vînt. Parcă nu ieri am filat serpentinele abrupte ale acestei peninsule tragice, care a digerat în luturile ei cei cinci sute de mii de morți ai bătăliei de la Gallipoli, cărînd în aceeași mașină grămada de bagaje evacuate de la *„Hai-Hui 2"* și speranța abia pîlpîindă și dorința de a transcede cu demnitate clipa aceea în pragul tragicului. Infinita capacitate a conștiinței de a supraviețui șocului și disperării. Este cald, vîrtejuri de vînt uscat ridică pîlnii de praf amestecat cu paie, tîrgul picotește sub soarele de plumb lichid, ieșim pe ulița aceea străveche, răspunzînd în cîmpul militar și pe o porțiune din autostrada gigant, ajungem nu departe de zona abruptului, în partea de vest a orașului. Yakup coboară taluzul autostrăzii, lovind țeava de eșapament, șerpuim pe un drumeag prăfos și stopează undeva în fața unei grădini mărginită cu un gard de mărăcini. Din coastă coboară un car tras de vaci, plin cu grîu, condus de un turc cu turban și șalvari, cu femeia în vîrful snopilor. Fotografiile de rigoare. Soarele trecut pe crestele abruptului lutos, galben roșcat, umple lumea cu pulberi de aur. Este o atmosferă biblică, cufundată în liniștea bîntuită de vînt. O grădină cu piersici, meri Stackrimson și Golden delicios, arată, irigată, undeva un vechi conac în semiruină veghiat de sălcii uriașe, un pîrîu, un puț mare din beton, un bătrîn care taie niște arbuști și-l salută familiar pe Yakup ; o alee,

ici, colo cîte-o viță Afuz-Ali, ridicată pe un simulacru de boltă. Mă simt familiar și lejer în acest univers pe care, într-o altă variantă, îl locuiesc și-l muncesc la Grădiștea. Subiectul conversației noastre devine livada. Yakup și Ercument ne fac semne îmbietoare. Să mîncăm piersici. Gustăm cîte una, Cardinal, cu carnea parfumată, atunci vedem că prietenii noștri sînt prevăzuți cu pungi din plastic și înțelegem că acest cules de-a binelea se face în folosul nostru. Se prezintă îngrijitorul și truditorul domeniului, un turc blond, cu doi copii de mînă și Yakup îl pune la treabă. Să culeagă. Trecem în grădina de zarzavat. Yakup, cu o plăcere vie, face piața pentru noi și pentru el. Umple pungi cu celebri castraveți turcești, cu tomate aromind a grădină și clorofilă, apoi smulge ceapă roșcată, dulce și în curînd brațele celor doi din echipaj sînt pline. — Destul ! Prea mult !... — Nu, zice Yakup.

Iată un mod delicat de a ne aproviziona, fără să ne jignească. Îi spun că am o grădină asemănătoare și o casă la țară și-l invit să-mi facă o vizită cînd va veni în România. Sub pomi este o boare de răcoare și aerul străveziu vibrează moale. Văd elitrele diafane ale gîzelor zburînd spre înălțimea sălciilor și a plopilor străvechi, umbroși, sub care plutesc văluri de aer verzui, aud clipocitul apei în canalul năpădit de vegetație grasă și realizez cu o luciditate aspră situația noastră adevărată devansînd acest intermezzo bucolic. Știu exact ce pot cere coechipierului meu, mie și iahtului. Știu ce servituți ne impune navigația în Dardanele și Bosfor împotriva vîntului și a curentului, nu de puține ori depășind 2 noduri. Știu ce va însemna navigația de noapte în condițiile unui cart permanent. Doctorul mi s-a încredințat cu o încredere totală. Loialitatea lui mi-l apropie frățește. Știu că am să-i fac destule zile fripte, deliberat, că am să-l supun unui tratament antisentimentaloid și că, tratîndu-l militărește, am să încerc să fac din el un coechipier pentru *circumterra* și alte viitoare croaziere, amarinizîndu-l în sensul cel mai dur al cuvîntului. Vom rezista amîndoi acestei încercări ? Deocamdată umplem portbagajul cu fructele generoase ale acestui pămînt sărac, dezhidratat de vînturi și calcinat

de soare. Yakup este simplu și firesc. Simpatia lui se manifestă simplu, firesc, eficient, fără nici o paradă. Este atît de evidentă, de francă și explicită, încît îmi comunică sentimentul reconfortant de a fi întîlnit aici un prieten vechi și încercat. Demarăm, întorcîndu-ne în Gelibolu. O escală în fața unei case vechi, cu o curte plină de lanțuri, ancore și babale. Atelierul de tîmplărie al șantierului în care, zi de repaus, roboțește tîmplarul șef. Ni se arată mobilă de navă și piese din stejar și nuc lucrate pentru interiorul armatorului. Admirabile opere de tîmplărie de mînă, neindustrializată, cum întregul șantier de la cap Karakova are în el ceva artizanal și familial. Sîntem depuși la iaht, unde vine și prietenul nostru Hüseyn Olt. Yakup pleacă mîine la Istanbul și de acolo la Izmir cu propria lui navă. Ne luăm rămas bun, nu fără emoție, recunoștința nu găsește încă nici vorba, nici gestul potrivit. O îmbrățișare și sentimentul grav al obligației morale.

Doctorul depozitează trufandalele cambuzei.

Apoi vine seara. Hüseyn Olt are o senectute nostalgică, plină de reveria tinereții lui românești. Caut pulsul și ritmul interior al omului. Rememorînd din nou Bucureștii acelor ani, văzduhul duminical al tîrgului se umple de huruitul motoarelor unei coloane auto militare. Coloana stopează în piațeta din prova babord. Coboară o subunitate, purtînd centuri albe, mănuși albe, cască americană, se aud ordine, coboară apoi muzica plină de alămuri strălucitoare, apoi are loc mica paradă care precede coborîrea pavilionului, înviorînd cheul și chemînd din amintire tradiția de glorie militară a vechiului imperiu. Pe cheu, urcînd colina, un alai ciudat. Războinici tătari duc de frîie un cal harnașat bogat. De fapt sînt acolo, cu prietenul meu de atunci Mikes Kelemen de Zagon, ironicul, persiflantul și credinciosul cavaler Mikes, din casa exilatului prinț Rákóczi Ferenc II, campionul răscoalei kuruților. Mikes s-a născut în Zagonul din Covasna, a studiat la Cluj, a pribegit în Polonia, Franța și Turcia cu domnul său, după ce Casa de Habsburg a învins răscoala kuruților, așteptînd aici la Gallipoli-Gelibolu și la Tekirdag pe țărmul Dardanelelor ca jocul istoriei să determine o conjunctură favorabilă a întoarcerii lor în Transil-

vania. Este ceva din destinul tragic al lui Petre Cercel în soarta resemnată a lui Rákóczi Ferenc II și a curții sale, ceva care amintește de intriga politică avînd veacuri în șir sediul la Istanbul, de unde țesea interesele legate de cele trei Țări Românești. Interese de familie ca la Doamna Chiajna și Petre Șchiopul, interese ținînd de istorie, ca la Petre Cercel și Mihai Viteazul. Debarcat aici de pe velierul care adusese pribegii din Franța, Mikes Kelemen, secuiul literat, în una din „scrisorile din Turcia" scrie despre Gelibolu : *„avem să ieșim den locul acesta pustiu, dosnic și mohorît"*, notînd cu haz și avatarurile călătoriei pe mare, dintre care răul de mare nu este cel mai neînsemnat. Alaiul tătărăsc, atenția unui han tătar exilat, adresată unui principe transilvan exilat, prezența caustică a lui Mikes, în ținuta lui de mic nobil secui cam flendurită, dar nu lipsită de semeție, țin de memoria afectivă a locului, după cum ține de memoria noastră, glisînd în penumbră, escala de al cărei sfîrșit ne desparte o noapte hotărîtoare. Umplu golul acut al serii sfîșiată de sunetele bărbătești ale marșurilor militare cu datele amintirii. Cu ciudata predispoziție a acesteia de a popula spațiul unei ambiante cu personajele care, într-un fel sau altul, au cochetat cu istoria sau au făcut istorie, la propriu. Este o precauție luată împotriva căderii într-un gol de timp, sau a acelei automulțumiri frivole care se satisface doar cu prezentul imediat, exacerbînd cultura superficială a retinei.

Se face noapte.

Tatonez rămășițele euforiei doctorului. Slabe. Ne plimbăm pe strada care mărginește cheul, împreună cu Hüseyn Olt. Acesta așteaptă autobuzul de la Istanbul și, o dată cu el, familia. Trecem pe lîngă turnul ruinat și-i spun doctorului că cea mai sigură metodă de a nu uita, este aceea d'annunziană a carnetului de note purtat permanent la tine, în care consemnările merg de la nuanțele răsăritului, pînă la... inscripțiile de pe monumente. Doctorul citește inscripția și-mi spune : „o țin minte cuvînt cu cuvînt". Tîrziu, cînd i-am cerut-o, o uitase de mult. Mikes îmi surîde acru. Trebuie să-și însoțească stăpînul în vizita pe care o va face hanului în exil, unde probabil va mînca

chebab, folosindu-se de degete în loc de furculiță și unde se va bea cumîs. Amestecul de Răsărit și Apus nu se oprește la Carpați și Dunăre, el ține pînă dincolo de Cîmpia Panonică și mult în sud, pînă la Adriatica, vîntul scăpat peste colinele cu măslini și oleandri se anunță constant, iar generalul Hamilton, comandantul trupelor aliate, a pierdut ocazia de a deschide pentru acestea linia de operații a Dunării, numai datorită unei aprecieri greșite asupra capacității de rezistență și a rezervelor inamicului, adică armata turcă, plus aliatul ei german, reprezentat prin amiralul Leman von Sanders și trupele sale. Este vorba de primul război mondial : și escala iahtului *„Hai-Hui 2"* la Gelibolu mă obligă să văd lucrurile din interior spre exterior. Armata franco-britanică de invazie s-a izbit de apărarea turcă, ofensiva uriașă a aliaților a fost oprită de comandantul ei cu un sfert de oră înainte ca apărarea să-și fi tras ultima ghiulea și să fi trimis ultimul om din rezervă în prima linie de foc. N-am răbdare să calculez dacă în anul acela soarele a exercitat o activitate intensă, bruindu-i generalului Hamilton profunzimea gîndirii tactice și strategice ; dar, oricum, conturile sînt încheiate întru gloria apărătorilor, cei cinci sute de mii de morți au devenit de mult clorofilă și materii organice intrate în alchimia luturilor, iar mîine în zori sînt obligat să iau decizia care va trebui s-o depășească în eficiență pe a generalului Hamilton. Iată autobuzul de la Istanbul. Hüseyn Olt se grăbește spre stație.

Este ora 22,30, apele acvatoriului reflectă uleios luminile orașului, caicele abia se leagănă și *„Hai-Hui 2"* ne primește într-o tăcere reculeasă. Noaptea care mă desparte de noua ipostază a echipajului se arată plină de vînt, caldă, cutreierată de muzica tonomatului și de pustietatea străzilor provinciale. Ce înseamnă de fapt să te întorci în doi de la Gelibolu la Tomis, cînd atîția solitari începînd cu Slocum au înconjurat Terra pe minunatele lor bărci cu pînze ?

Marea și vîntul, soarele și nopțile înstelate, singurătatea apelor și șoapta valurilor mîngîind etrava, cîntecul arboradei și ispititoarea chemare a sirenelor, mirajul de

dincolo de orizontul văzut și mirajul necunoscutului din noi înșine, totul în prova, mereu în prova, însemn și simbol al cuceririi de spații măsurate în mile marine și iată... caut unitatea de măsură a sondei interioare, n-o găsesc în nici unul din sistemele de măsură din istoria umanității și-mi spun : poate arta, domeniul inefabilului și al imponderabilului, verific amarajul și de pe cușetă încerc să-l sondez pe mîine.

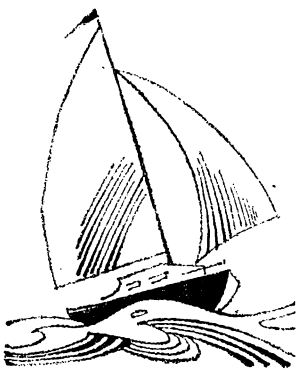
Ascult vîntul și am revelația certitudinii, dublată de imaginea ei concretizată într-o hartă murală a zonei geografice în care mă aflu. Văd cu o acuitate stranie, plasticizantă, munții uriași ai platoului anatolian, cu umbrele și penumbrele lor, cu roșul rocilor, cu verdele cafeniu al văilor, văd masele de aer curgînd neostoit spre sud, imense mase de aer străveziu atingînd albastrul intens al Mării Marmara, accelerîndu-se între umerii Dardanelelor, curgînd în fluviu aerian între Taurus și Balcani și munții Greciei și în spațiul acesta aerian aflat în exod, văd la dimensiunea lui reală catargul lui *„Hai-Hui 2"* și velele lui căutînd alura optimă în care presiunea vîntului pe vele să se transforme în viteză și viteza să anuleze milă după milă, drumul spre casă.

Știu acum că totul depinde de perseverența cu care voi căuta să găsesc alura optimă. De tăria cu care voi reuși să stăpînesc inefabilul, imponderabilul și toată dinamica emoțiilor, întreaga aventură a conștiinței, surprizele, neliniștile, întrebările, poate spaimele, poate disperările. Hotărăsc cu ochii la Steaua Polară, ca din clipa asta să șterg din controale identitatea dubitativului și a clementului și să instalez, fără drept de apel, dictatura acțiunii și a maiorului, care să se aplice integral și prioritar, skipperului.

Dintr-o dată limpezit de povara trecutului imediat, glisez în viitorul imediat, fără să știu dacă doctorul doarme, sau mimînd doar somnul, pune întrebări acelui mîine hotărîtor, aflat în placenta fierbinte a nopții.

PARTEA A DOUA

Odiseea nuova



Luni 14 iulie zorii sînt prevestitori de vînt, presiunea barometrică 765, pe loch sînt totalizate 1338,7 mile marine şi, oricît de tentant ar fi obiceiul de la uscat de a lua vorbele drept fapte şi pledoaria de şedinţe drept acţiune, rămîne să stabilim în doi un program de urgenţă. Pe lîngă turcul lînos care se va prezenta pentru Izmir, am vorbit cu un băiat tînăr, velist şi el, Halük „ofiţer de informaţii", adică funcţionar la biroul de turism, care ne-a spus că, întorşi de la Izmir, se va ambarca şi va face echipaj pînă la Istanbul. Am nevoie la manevra velelor de încă un om, aşa că oferta a fost primită. Ne echipăm de oraş şi ne scriem scrisorile. Ştiu că cei doi dezertori vor telefona Stelei, împotriva interdicţiei noastre, spre a se dezvinovăţi şi spre a da dezertării aspectul unui fapt de consens unanim. Astă va da naştere la o mie de supoziţii false şi, desigur, la panică, apoi la nelinişte. Spre a lămuri lucrurile exact, îi scriu soţiei mele o scrisoare edificatoare, reală, crudă, rugînd-o să facă publică dezertarea, printr-un eufemism (în cazul de faţă) numit abandon. Doctorul îşi ia şi el măsurile de cuviinţă. O rog pe Stela să o anunţe pe Gaby şi să păs-

treze cel mai adînc calm posibil. Totul va fi O.K. Ne înțelesesem cu Halük să-l căutăm la Biroul de turism. Nu terminasem scrisoarea, cînd își face apariția tînărul amator de Izmir, cu sacul de marinar pe umăr. Bravo ! Îl poftesc în careu și-i cer actele de identitate spre a-l înscrie pe lista de echipaj. Hotărîsem să navig în mare liberă și în apele teritoriale turcești, spre a evita complicațiile cu autoritățile grecești. Spre stupoarea noastră, băiatul nu posedă nici un act de identitate. Dar nici unul. Pe cheu este un bătrîn pescar care știe românește și care ne lămurește calm : da ! Se poate să nu aibă nici un act. Chestiunea devine gravă. Doctorul își pierde entuziasmul. Concede că ar fi primejdios să-l luăm la bord. Îi explic tînărului, care pleacă dezamăgit. Nu mai puțin decît noi. Drumul spre Sud ne este compromis. Îmi aduc aminte că duminică 27 iulie promoția mea de sublocotenenți aviatori aniversează 37 de ani de la absolvirea școlii militare, primisem o convocare în acest sens și cum drumul spre Sud devine utopic fără motor, sau măcar fără un echipier la manevra velelor, îmi propun să fac imposibilul ca sîmbătă în 26 iulie să acostăm la cheul din Tomis, infirmînd totodată toate calculele pline de aroganța suficienții făcute de inginerul dezertor. Nu iau nici o hotărîre, înainte de a-l întîlni pe Halük.

Aerul dimineții miroase a pîine caldă. Primii pescari își etalează stavrizii argintii în panerele uriașe. Urcăm la Biroul de turism. Nimeni. Chelnerii care fac curat în localul alăturat ne spun să batem, că Halük doarme acolo. Batem. Nici urmă de Halük. Convenim că băiatul o fi avut o aventură galantă și urcăm abruptul prăfos spre poștă. Păstrez pe retină alaiul de azi-noapte și imaginea lui Mikes Kelemen de Zagon. Ne expediem epistolele. Tîrgul este un fel de Babadag dinaintea celui de al doilea război, olanele roșii au marginile știrbite de vreme, se lucrează la niște clădiri moderne, doctorul se duce să cumpere pîine caldă, mă duc să-l găsesc pe Halük. La ora 11 nu este nici urmă de Halük și barometrul arată constant 765. Doctorul a făcut plinul de apă. Din pricina acesteia și a schimbării greutăților prin plecarea celor doi cu tot tacîmul, iahtul stă înclinat ușor în babord. Ne echi-

păm pentru marș. Apare Halük. Se scuză. Nu poate pleca acum la Istanbul.

Ora 11,45.

Orice întîrziere ne costă. Vreau ca noaptea să ne prindă în partea largă a strîmtorii Dardanele, la nord de întinsura Zincirbozan. Îi comunic hotărîrea doctorului. Raționează că este singura soluție care ne avantajează. Încercăm să pornim blestematul de motor. Zadarnic. Dezlegăm și ridicăm velele la post. Vîntul este exact din prova. Acvatoriul mic, plin de ambarcații. Pasa îngustă.

Îmi fac mental planul de manevră. Planul de drum prevede să navigăm pînă la Tekirdağ, unde cunosc portul din călătoria auto precedentă și acolo să căutăm un mecanic care să ne pună motorul la punct. Tekirdağ-Istanbul. Bosforul, partea cea mai dificilă a călătoriei, apoi Marea Neagră fără escală. Deocamdată să ies de aici. Nu mă pot asocia opiniei lui Mikes Kelemen. Pentru noi, Gelibolu înseamnă oaza prieteniei, unul din cele mai minunate locuri de escală din pelegrinările lui *„Hai-Hui 2"*.

— Gata de marș !

Molez parîmele pupa. Doctorul se trage pe barbeta prova, o dezleagă și cu un efort împinge iahtul împotriva vîntului. Scot ghiul în vînt, prova girează, strîng vîntul și execut o trecere paralelă cu pasa. Doctorul stă la prova, înarmat cu cangea. Volta în interiorul acvatoriului, viteză cu vîntul de la travers, acum pasa este în prova tribord, volta sub vînt, pocnetul velelor și cu inerția voltei ieșim spectaculos exact prin mijlocul pasei. Am trecut peste varianta meschină și ridicolă, de a ieși din pasă, trăgînd iahtul la edec.

Abia atunci îi văd pe necunoscuții sau prea puțin cunoscuții care ne-au urmărit și acum ne fac semne de bun rămas. Navigăm ușor în porțiunea ecranată de casele înalte și colinele orașului. Dincolo, Dardanelele sînt biciuite de vînt și apa plină de spuma berbecilor. Vîntul suflă puternic din nord-est. Asta obligă la volte. Adică la a țese cele două maluri ale strîmtorii, pentru a cîștiga la fiecare dublă traversare, cîte-o milă pe direcția de marș, împotriva vîntului și a curentului. Doctorul este lîngă mine, în cockpit. Problema esențială, a cartului, deci a rotirii și a odihnei, nu se poate pune încă. Va trebui să stau

la eche, atîta vreme cît voi rezista. Şi va trebui să rezist în depline facultăţi fizice şi de judecată, cel puţin 48 de ore. Desigur, sînt nişte portuleţe pe coasta anatoliană a strîmtorii, unde am putea căuta adăpost pentru odihnă. Nu le cunosc şi fără motor pentru manevră nu vreau să risc.

Deocamdată traversăm cu prova pusă la landa nord Çardak. Vîntul ţine zdravăn, deriva este mare, dar timpul ne aparţine şi cred că experienţa face bine la ficat. Cu atît mai bine cu cît culoarea apei spre coasta asiatică nu-mi spune nimic bun. Deocamdată mă destind. Totul este excelent cu vîntul acesta dur şi tăios. Navigăm spre nord pe drumuri de est-nord est şi vest-nord vest. Vapoarele trec în ambele sensuri. Iahturi istanbuleze trec în aval, folosind doar motorul ; sau în cazul unor echipaje mai temerare, motorul şi randa terţarolată. Mă gîndesc ce superb navigam noi sub vele şi-mi vine din nou să ucid. Cu atît mai feroce, cu cît iahtul *„Orca"* al „paniei capitan" făcuse escală la Gelibolu cu o zi înainte de noi şi cu cît, aflîndu-ne la cheu, în noaptea de sîmbătă spre duminică, a acostat lîngă *„Hai-Hui 2"* un alt iaht polonez, escală scurtă în drumul lui spre sud. Am fixat ca lege să nu ne apropiem de coastă mai aproape de trei cabluri, indiferent de accesibilitatea ei.

Este vremea prînzului. Doctorul se execută cu promptitudine. Trebuie să ne aclimatizăm acestei atmosfere cvasisingulare. Echipajele care ratează cel mai frecvent sînt echipajele în doi. Aici ticurile, modalităţile de expresie, clişeele de toate genurile, devin cele mai agasante. Tot la aceste echipaje se manifestă intoleranţa cea mai acerbă şi tot aici se strică prieteniile vechi şi încercate. Va trebui să veghez şi să picur porţia de amarinare, cu un dozator economic. Relaţiile cu doctorul sînt cordiale ; dar n-au trecut încă în prietenie şi fraternitate. Ţinem la acel Dumneavoastră care oficializează ; dar şi respectă. Jocul timpului şi al răbdării se consumă voltă după voltă.

Doctorul se specializează la manevra focului şi a vinciurilor pentru şcota focului. În plus are obligaţia de a nota schimbările de cap pentru volte şi a ţine la curent Caietul de cart. Voltele spre coasta europeană ne dezvăluie

peisajul cu Gelibolu. Case cenușii, cu două caturi, cățărate pe faleza abruptă. Pe care din ele o locuiește prietenul meu Yakup Aksoy ? Port încă în mine ecoul tuturor gesturilor lui. O plajă. Un golf, Başçeşme-Limanî între Gelibolu și cap Çankaya, acolo la adăpostul capului un șantier și pe cap clădirea farului. Volta spre Asia Minor ne dezvăluie geamandura luminoasă care marchează în plină mare întinsura Zincirbozan. Între 12.02 și 17.02 urcăm în volte și depășim cu două mile cap Çankaya. Adică ieșim spre partea semilargă a strîmtorii, acolo unde, vizibil, coasta asiatică se îndepărtează de coasta europeană.

Sîntem la traversul turnului releu de televiziune cînd vîntul cade și se instaurează calmul plat. Urmărim reperele de la uscat, o stînă cu oi și capre, o salcie rătăcită chiar în buza apei și constatăm că ne aflăm într-un curent slab cu direcția nord. Dacă ar fi fost invers eram obligați să aruncăm ancora, cu toate că harta indică : „Raion interzis pentru ancorare și pescuit". La ora 18.00 se ridică vîntul. La 18,25 avem pe loch 3,5 noduri. La ora 19,30 lochul indică 5 noduri. Lăsăm în pupa petrolierul turc „*Gaziantep*".

Peisajul este incredibil. Prin mijlocul strîmtorii trec nave de toate sorturile. Lăsăm în pupa coasta abruptă, pe care pasc capre și măgari, unde lanurile de grîu pun pete de aur-decolorat și ne repartizăm sectoarele de supraveghere, făcînd slalom printre navele care se țes în cele două sensuri. Depășim mijlocul strîmtorii și hotărăsc ca o dată cu întunericul să executăm voltele numai între coasta anatoliană și drumul vapoarelor. Înainte de căderea nopții, în lumina amurgului, castelele navelor sînt vizibile și sub orizont, ca un jet de lumină reverberată, atmosfera este penetrantă și fiecare formă a suprastructurilor dobîndește conture de o vigoare aproape dureroasă. Timpul se autoexplodează. Conversația este eliptică.

— Cargou în pupa tribord.

— Văzut !

Sînt sceptic față de abilitatea doctorului în a descoperi luminile de navigație, cu atît mai mult cu cît ambianța ne este ostilă.

La sud sînt luminile de la Gelibolu şi Çardak, care închid orizontul strîmtorii. Trebuie să ai un oarecare antrenament al ochiului să distingi şi să selectezi din salba lor luminile de drum ale unei nave. Nordul este mai deschis, pîlcurile localităţilor de pe coasta asiatică fiind distincte şi semănate la distanţe apreciabile. Sîntem la început de forţa 5—6, vînt tare. Marea s-a montat rapid. Cîte un deferlant încalecă rooful şi se sparge în cockpit. Simt că doctorul poartă încă traumele eşuajului, cînd se afla la eche. Nu-mi face propunerea să mă înlocuiască : în schimb îl muştruluiesc de cîte ori nu identifică luminile de drum ale vapoarelor desprinzîndu-se rapid din salba electrică de la Gelibolu. Jocul, aici, începe cu supravieţuirea. Nu am nici un chef să mă consume peştii de Dardanele, pentru că n-am văzut la timp cargoul sau caicul venit la abordaj.

Noapte neagră, fără timp pentru contemplarea bolţii cereşti.

Cînd navigăm spre coastă, vedem luminile albastre de la Çiftilic Karadere şi de la Şevketie, farurile automobilelor urmărind spectaculos curbele abrupte de nivel, tăind întunericul şi, cu toate că batimetrica de 20 metri se apropie aici de ţărm, păstrăm faţă de aceste lumini pline de tentaţie distanţa dictată de prudenţă. Un sentiment ciudat încearcă să se infiltreze pe sub scurta vătuită care desparte trupul de rigorile nopţii.

Este un fel de rumoare interioară pe care o cunosc din vremea celeilalte experienţe epice, aviaţia. Un fel de protest dublat de negaţia esenţei raţiunii epice, mobilul care mă sileşte să bîntui această noapte turmentată de vînt şi valuri înspumate. Mi se contestă dreptul de a inventa situaţii pe care să le fac reale ; de a-mi compune viitorul dincolo de rutină şi dincolo de datele cotidianului. De fapt este tentaţia multiplicităţii, în dauna unităţii. Multiplicitate care jonglează cu circumstanţele, trădînd mereu esenţa de dragul beneficiului momentan, sărind dintr-un oportunism în alt oportunism, dezertînd mereu dintr-un teritoriu al convingerilor fundamentale, pentru teritorii conjuncturale şi productive.

Perfid şi tentacular, insinuant şi persuasiv, sentimentul operează prin aglomerare de imagini-cheie începînd cu

imaginea de noapte a casei din Grădiştea învăluită în pîcla diafană a nopţii ; aud privighetorile, văd Argeşul şi-l aud şuvoind, îl văd pe Horia dormind cu gravitate, pe Voica răsfăţată în cununa de păr risipit pe albul pernei, simt în nări mirosul odăilor, am luat un val în răspăr şi milioane de scîntei îmbracă puntea şi cabina într-o peliculă fosforescentă care face explozie pe genunchii noştri, scurgîndu-se prin vanele de evacuare ale cockpitului — imaginile-cheie se şterg de pe retină, fără să-şi retragă şi întrebările.

— Pregătirea pentru voltă !

— Gata pentru voltă !

Valurile sînt din ce în ce mai mari. Volta devine o manevră dificilă. Abat uşor să prind viteză. Urmăresc coamele valurilor. Acum.. Volta în vînt. Aud clănţănitul vinciului manevrat de doctor.

— Filează uşor şcota focului !

— Filez ! Ajunge ?

— Stop !

Sub bluzon s-a făcut linişte. Volta este în afara dubiului. Tutelară şi exclusivistă, elimină tentaţia evaziunii în imperiul vorbelor despre vorbe. Ştiu că, de la-nceputuri, vag şi incert în adolescenţă, conştient şi perseverent mai tîrziu, tipul s-a construit pe el însuşi, funcţie de el însuşi, că auto-epuraţia şi auto-determinarea au dus bătălii crîncene cu tentaţia multiplicităţii conjuncturale şi că, urcînd spre senectute, Marea este un ultim catalizator.

Indiferent de spaime şi incertitudini. Indiferent de forţa vîntului pe scara Beaufort, de traiectoria depresiunilor, de legea lui Buys-Ballot (Christophorus Henricus) şi de constatările lui Coriolis.

Noaptea pe mare este sănătos şi longeviv să te ocupi de apariţia luminilor de drum ale navelor, să le stabileşti direcţia de marş şi să intercalezi între tine şi ele o foarte copioasă distanţă în cabluri. Ceea ce şi facem cu multă tragere de inimă, încercînd să urcăm în vînt cît mai eficient. Este cu totul optimist să constaţi că la volta unu te-ai aflat la sud de Çiftilik, la volta doi la jumătatea distanţei dintre Çiftilik şi Şevketie şi la volta trei eşti cu prova pe Şevketie, avînd mereu în pupa sau prova întu-

nericul coastei europene și linia luminată intermitent, mereu constantă, a drumului maritim. Apoi noaptea se consumă în propriile ei automatisme.

— Pregătirea pentru voltă.

— Gata !

— Volta !

— Prova tribord, navă.

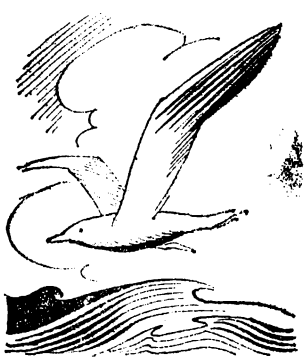
— Pe asta din pupa ai văzut-o ?

— Nu !

— Atenție, dacă vrei să nu ne pape peștii !

Stăm amîndoi în cockpit, sigur este mai util să stea unul singur, celălalt să se odihnească, să asigurăm o permanență, prin schimb ; dar jocul între coasta stîncoasă și linia vapoarelor este prea riscant, așa că zorii zilei de *Marți 15 iulie* ne găsesc în cockpit, cu figuri de marțieni. Stăm acolo de 17 ore trudind împotriva vîntului, curentului și valului.

OCHII FOSFORESCENȚI AI MORȚII !



Este o fatidică zi de marți, care debutează grandios. Înaintea zorilor vedem coasta Anatoliei pe care o urcăm în volte, cu faleza abruptă, stîncoasă, albăstruie și dealuri verzui albăstrii ridicîndu-se în volute fantezîste, marea este plină de berbeci, vîntul domină, populează și stăpînește universul, spălîndu-ne din oboseala îmbibată în pori.

Sîntem puțintel anchilozați, dar supapa deschisă spre lumea perceptibilă a formelor ne derefulează, sau mai corect ne scoate de sub tensiune. Este o navigație grea, magnifică în peisajul mitologic, evasiselenar, cufundat în li-

niști biblice. Estimez că ne aflăm în partea de nord a golfului Gürece Limanî, la sud de portul Kemer, ale cărui case albe le vedem în prova tribord. Consult harta și constat existența unei epave în chiar apropierea portului. Îmi trece entuziasmul acostării, cu toate că la adăpostul capului Tersane ar fi putut manevra. Stîncile submarine, curentul, poate o zonă turbionară în spatele capului Tersane și mai ales lipsa motorului pentru manevră îmi taie orice poftă de a căuta portul. Îmi arunc ochii pe harta ținută de doctor și-mi propun ca de la traversul capului Aksas să punem prova pe Tekirdağ, unde să intrăm spre înserat, să dormim și să ne punem motorul la punct, făcînd în continuare navigație costieră pînă la Istanbul. În linii generale planul de drum este conform condițiilor în care navigăm. Prima eroare a skipperului este aceea că trecînd de la harta nr. 44 *Strîmtoarea Dardanele* la scara : 1 : 100.000 pe harta nr. *43 Marea Marmara* scara 1 : 250 000 a estimat superficial posibilitatea de a ajunge în seara zilei la Tekirdağ, cu toate că are la dispoziție încă 12 ore de lumină. A doua eroare este aceea că toate porturile de pe coasta europeană sînt deschise vîntului de nord-est, skipperul necunoscînd amenajările acestora. Soluția optimă ar fi să tenteze intrarea în primul port mai însemnat, notat pe hartă, cum Eskidegirmen, cu toate stîncile marcate abundent în apropierea uscatului și epava situată în partea nordică a portului. Stăpîn pe manevră, ar putea încerca. Traumele eșuajului îi exacerbează însă prudența...

La bord atmosferă destinsă.

Dublăm cap Tersane, tot în volte și, fascinat de frumusețea sălbatică a locurilor, mă apropii de coasta înaltă, fierăstruită de fiorduri adînci, cu stînci enorme între larg și faleză, stînci în forme stranii, rupte din uscat de milenii, sculptate de vînturi și valuri, arcade bizantine peste neant, grote uriașe, vîrfuri masive de piatră în nișele cărora și-au făcut cuiburile păsările de mare, mă apropii periculos după opinia mormăitoare a doctorului ; dar acolo unde există verticalitate la sol, există adîncime lîngă faleză, stîncile submerse sînt deconspirate de bizanți, nu pot fotografia, sau uit să fotografiez, coechipierul meu are oroare de eche și iată, într-un asemenea fiord, o epavă gi-

gantică. Încă o voltă să vedem ce eroare de navigație a condus la catastrofă. Stupoare. În plină pustietate, ca dincolo la cap Karakova, un șantier, cu două nave pe cale. Se văd liniile de înaltă tensiune, cîteva clădiri mici și pustietatea. Trebuie să fie o explicație economică în amplasarea acestor minișantiere în pustiu. Urcăm mereu în volte. Vîntul are 6 metri pe secundă. Ora 06.20. Pun prova pe coasta europeană, aducînd iahtul pe 110°. Avem pe loch 3 noduri și pe totalizator 1395,4 mile marine. Pentru un drum de 24 mile marine, am parcurs în volte 56,7 mile marine. Trăiască voltomania.

În clipa cînd pun prova pe Tekirdağ, subliniez ferm o eroare posibilă. Să nu uităm că sîntem într-o zi de marți și că doctorul îmi servește un dejun copios cu pîine de Gelibolu, salam de Sibiu, salata adiacentă din castraveți, ceapă și roșii, un suc de lămîie cu sifon și că, iluminate de soarele ridicat deasupra orizontului cvasimontan, castelele navelor devin pitorești și mai ales vizibile. Reținusem o pauză de vînt spre orele 17 atît ieri, cît și în ziua care a precedat eșuajul, după care vîntul reia cu intensitate sporită atingînd spre orele 22—23 forța 6, cu rafale. Nu-mi explic mecanica acelei pauze de o oră și nici n-am vreme de speculații meteorologice, cu toate că barometrul a scăzut la 763. Încerc o senzație care la bordul navei-școală *„Mircea"* se numea sibilin „dizconfort".

Adică lepădăm hainele de protecție, umede, fără ca asta să spele îmbîcseala infiltrată în pori și senzația de ceață în care plutește creierul. Constat o relativă lene a reflexelor. O temporizare în prelucrarea percepțiilor senzoriale și o ușoară dereglare în materializarea hotărîrilor, adică în gestul deliberat. Îmi spun că s-au însumat oboselile ultimelor patru zile și că dezertarea celor doi, ca act în sine, m-a consumat mai mult decît merită. Lăsăm departe în tribord insula Marmara, siluetă de pictură chinezească plutind într-un văl diafan de pîclă și, pîndind trecerea vapoarelor, tăiem drumul maritim pe perpendiculară, evitînd din vreme orice castel de navă ivit deasupra orizontului.

Ziua este făcută pentru turism nautic. Dacă nu ar fi oboseala care curge cleioasă din noi, ar fi o minunată zi

de vacanță pe mare. Lochul înregistrează constant o viteză de 5 noduri. Doctorul aduce în cockpit harta, echerele și distanțierul, mă schimbă la eche și sub un cer de azurît, beat de soare, de mare și de aer, îmi calculez voltele care să ne ducă la Tekirdağ. Toată marea este numai berbeci și albastru profund. Drumul maritim a rămas în pupa. Singurul pericol potențial rămîn navele de cabotaj, sau cele, oricum mult mai rare, care ar veni sau s-ar duce la Tekirdağ.

Desenul voltelor este constituit dintr-un drum la compas de 120°, ținut 2 ore cu 5 noduri, după care se schimbă pe 10° vreme de 5 ore. La ora 16.20 sîntem pe drumul de 10° și vedem în babord Ereglice, o localitate balneară parcă, un cheu expus vîntului, coasta europeană se ridică în terase spre vîrfurile nu prea înalte ale munților Tekirdağ care se apropie în prova de țărm, alcătuind zidurile aspre ale unei fortărețe sălbatice, spălate de valuri. Identific Mürette și capul de la Hoșköy cu farul, văd pe hartă epava rău prevestitoare și constat că vîntul slăbește supărător.

Ca să cîștig viteză mă duc la prova, cu toată mina dezaprobatoare a doctorului și schimb focul de drum cu genovezul 2. Cîștigăm puțină viteză, apoi vîntul cade și marea devine o tipsie de lapis-lazuli, stricîndu-mi minunea de schemă a voltelor, iată-ne deci cel puțin pînă la miezul nopții în mare, dacă nu cumva una din localitățile strivite între abruptul muntelui și mare nu are un port unde să intrăm înainte de lăsarea întunericului. La 17.45 se ridică vîntul de așa manieră încît trec la prova, doctorul aduce iahtul în vînt și schimb genovezul 2 cu focul de drum. Prindem viteză. Ne apropiem de Mürette. Nimic îmbietor. Un caic, cîteva case și atît. Se simte acut lipsa binoclului.

Dublăm Hoșköy la aprinsul luminilor. Văd Gaziköy, văd negrul și amenințătorul cap Kokaburun și prin volte scurte, mereu cu vînt din prova, ținînd aproape de coastă pentru că trec mereu vapoare la și dinspre Tekirdağ distingem un port nou, cu digul conturat alb, cu luminile de intrare verde-roșu aprinse, cu caice și în penumbra densă de sub munte, cu siluetele fine ale cîtorva catarge de iahturi. Iată salvarea, îmi spun, odihna binemeritată și limpe-

zirea. De aici putem pleca mîine cu vînt de travers, fericirea noastră şi în două zile şi două nopţi să fim la Istanbul.

În clipa cînd pun prova pe lumina verde a portului pe care-l estimez a fi Gaziköy, ne izbeşte prima rafală a furtunii. Puternic şi nemilos. Atît de puternic încît sînt silit să filez şcotele şi să aduc iahtul cu prova în vînt.

Iat-o.

Vine în galop nebun scăpată de la creste, rostogolindu-se cu chicote isterice şi valuri scurte, mizerabile şi perfide. Sîntem echipaţi pentru noapte, cu hanoracele protectoare, dar vîntul ne trece rapid prin lamele ascuţite ale săbiilor lui otomane. Timid, doctorul îmi spune că ar trebui să schimbăm focul de drum cu focul de furtună şi să terţarolăm randa. În mod normal skipperul aduce iahtul cu prova în vînt, unul din echipieri scoate în cockpit sacul cu focul de furtună, îl trece echipierului de la catarg, care-l trece celui de la prova. Acesta leagă sacul de balcon şi-l ţine cu genunchiul, strînge focul care se zbate nebuneşte, în timp ce rolul de la randă filează funga focului, desface carabinierele, deci dezinverghează, ţine focul dezinvergat cu genunchiul, agaţă funga la colţul de fungă, apoi începe invergarea în vreme ce coechipierul de la catarg ridică porţiunea invergată pe strai. După ce focul este la post, strînge focul dezinvergat, îl vîră în sac, îl trece celui de la catarg, apoi pune la post şcotele noului foc, adică le trece peste sarturi în afara bordului, cel de la catarg le pasează echipierului din cockpit acesta le trece prin raiurile săniilor şi după ce le rulează pe vinci, le agaţă în gurile de crocodil din cockpit. O comicărie întreagă pe mare ca oglinda. Acrobaţie pe furtună.

Alţii o fac de unul singur, îmi spun, şi o fac perfect. Un sentiment elementar de responsabilitate şi camaraderie mă împiedică să-l trimit pe doctor la manevră. Are loc prima ciocnire dură. Acceptată sugestia doctorului (furtuna a început să devină obscenă), acesta mă cicăleşte să-mi pun centura de siguranţă. Bravul meu coechipier atît de bonom, relaxat şi hîtru, este slăbit, grav, persuasiv. N-am vreme să mă înham cu toate cataramele acelea. Sînt dur şi refuz, îl trimit în cabină după focul de furtună, îi

dau reperul pentru ţinut prova în vînt şi încalec cabina să mă duc la prova.

Blestemaţii mei de motopantofi au zimţii microporosului tociţi. La fiecare ambardee risc să ajung în mare. Afurisitul de doctor avea dreptate cu şi mai afurisita lui centură de siguranţă.

Este un crepuscul mizer, vînăt-cenuşiu, valurile încalecă prova, nici o plăcere să ţii funga în dinţi, genunchiul pe sacul focului, mîna cînd pe strai cînd pe balcon, dar mă rog, exemplul skipperului este hotărîtor şi acrobaţia lui nu grozav de fotogenică, salutară. Să ne păstrăm morga. Regret că nu pot face figura, ţinîndu-mi pipa în dinţi.

Deci mă întorc în cockpit pe patru labe, tîrînd sacul focului, lăsîndu-mi morga pentru altă dată şi preluînd comanda cu mîrîielile de cuviinţă adresate coechipierului pentru încăpăţînarea lui de a se uita în loc de vele, la compas, constat totala dezechilibrare a iahtului. Efectul focului de furtună este anulat de suprafaţa randei. Trebuie s-o terţarolez. Cînd a confecţionat baiere'e de terţarolă, inginerul le-a subdimensionat şi n-a armat decît al doilea rînd de ochi de cioară, care echilibrează focul de furtună. Din nou în vînt. Din nou acrobaţie, de data asta pe cabină. Reuşesc să înnod mizeriile acelea de baiere într-un mod ruşinos, fără să pot întinde vela pe ghiu şi s-o fixez la capătul acestuia. Opera este lamentabilă din punct de vedere exigenţă marinărească ; dar extrem de utilă. Iahtul ascultă docil de cîrmă. Redevenim stăpîni pe manevră. Sîntem nedormiţi de 45 de ore şi stau la eche de 33 de ore. Îmi impun să-mi stabilesc un plan de drum, sau de manevră. Furtuna are tendinţa de a se întări. Venită din nord, deci din prova, îmi interzice Tekirdağ. Normal ar fi să-mi stabilesc punctul estimat avînd la dispoziţie localităţile iluminate de la uscat şi farul de la Hoşköy pe care-l pot identifica numărînd secundele grupului de sclipiri şi în cabină, la masa de navigaţie, lucrînd la lumina lanternei să-mi trasez drumul la gura Bosforului şi elementar, să-mi calculez drumul la compas. Mai simplu ar fi fost să iau un drum general nord-nord est şi să-l ţin toată noaptea ; iar dacă uscatul îmi produce atîtea angoase (un nou eşuaj ar

putea însemna sfîrşitul, sau abandonarea iahtului, nu este tot existînd cîte un Yakup Aksoy după cîte se va vedea mai tîrziu), atunci să iau un drum general est-nord est şi să profit de furtună spre a mă apropia de Istanbul. Acum îşi spune cuvîntul oboseala şi imposibilitatea de a mă rupe de clipă, de manevră, de a mă obiectiviza şi a hotărî în cîteva minute de răgaz. Funcţionez instinctiv. Raţiunea îmi este cleioasă şi un văl opac îmi stăruie pe creier. Nu mă pot detaşa şi obiectiviza. Mi-e frică să nu intru în drumul vapoarelor. Fără nici un calcul nu pot şti cît pot să navig spre coasta europeană a Mării Marmara, fără să primejduiesc iahtul. Atunci iau hotărîrea mediocră de a patrula coasta, mereu în vederea reperelor de la uscat şi anume între Eniköy şi Mürette, în afara drumului vapoarelor, ca mîine să intrăm în Tekirdağ. O ţin morţiş cu Tekirdağ de parcă acolo m-ar aştepta toţi mecanicii de „Veterok" din lume, să-şi ofere gratuit bunele oficii ; ori prietenul meu Mikes Kelemen de Zagon ar sta nerăbdător pe cheu să-mi împărtăşească toate ştirile diplomatice şi de culise, ca şi oful inimii domniei sale, stîrnit de dragostea pentru acea tînără Zsuzsi ; sau, pocăiţi, cei doi dezertori ar cere reîmbarcarea, spre a-şi salva onoarea... De fapt mizez să găsesc la Tekirdağ nu numai amintirea escalei cu Stela, dar şi ajutorul omologului local al lui Halük, şeful Biroului de turism, căsătorit cu o turcoaică româncă, sau cu o româncă sadea, atunci de o bunăvoinţă universală. În situaţia dată, prins între coasta apropiată sub două mile şi drumul vapoarelor, nici vorbă de un ceas de somn, ţinînd la capă. De fapt hotărîrea este mai mult a instinctului, decît a raţiunii. Consimt să-mi pun centura de siguranţă. Rolul ar fi trebuit să fie invers. Skipperul să oblige la portul acesteia.

Noaptea aparţine unei secvenţe dintr-un film de groază. Zdrenţe de nori se învolbură ştergînd constelaţiile. Printre ei cade pe mare o lumină sumbră, cenuşiu lăptoasă, mărind contrastul dintre crestele albe, spumegînde ale valurilor şi umbra adîncului. Stăm legaţi în cockpit. Iahtul se reduce la dimensiunile acestuia. Doar catargul îşi păstrează dimensiunea reală în jocul halucinant al exagerărilor, în care marea, vîntul, întunericul, zgomotele

multiple, niciodată auzite la uscat, capătă proporţii cosmice.

Prin pîcla clisoasă, opacă şi rîncedă a oboselii cobor la o viaţă a reflexului. Sînt conştient că între mine şi realitate există filtrul deformant al oboselii şi paradoxal, nu găsesc resursele interioare să-l percutez. Constat că atunci cînd fac volta şi fug cu vîntul şi marea din pupa, reperele de la uscat se scurg cu viteză în tribord şi în mai puţin de o jumătate de oră văd una din luminile care balisează insula Marmara, fără s-o identific. Este cea din estul insulei, sau cea din vest, de pe insula Hayrsîzada ? Sau la înălţimea în care pluteşte este chiar lumina continuă de pe vîrful Psili Gona ? Două minute cu harta in faţă şi lucrurile s-ar fi lămurit.

Volta. Vîntul şi marea din babord. Mizerie chinuitoare. Ruliu brutal. Tangaj abrupt. Atenţie la val. Atenţie la randa terţarolată mizerabil. Ţine. Trîmbă de lumină spectrală căzută pe spuma fosforescentă a valurilor. Frig tăios. Pulbere fină, sărată şi iodată pe buze.

— Uscatul, spune doctorul şi-mi strînge braţul.

Imposibil, îmi spun. Ştiu, sînt convins că este imposibil, ne aflăm acum travers cap Aracesme, farul de la Hoşköy este în pupa babord, văd luminile de drum ale navelor care se duc la Tekirdağ deci mult spre nord-vest în fundalul cu mare şi vînt, şi totuşi doctorul are dreptate.

În prova noastră se ridică din întuneric un hotel imens, iluminat la toate nivelele în afară de partere şi mezanin. Vedem amîndoi, în stînga şi dreapta hotelului, pomi fremătînd în furtună, rememorez harta, fac un calcul dezlînat şi-mi spun : imposibil, dar fac volta şi atunci vedem stupefiaţi cum hotelul iluminat care ne hipnotizase, ne trece de la pupa la prova cu viteză, este un pasager gigant care nu face economie la energia electrică produs propriu şi căruia, oricît ne-am strădui, nu-i descoperim luminile de drum regulamentare, estompate probabil de abundenţa electrică a etajelor de cabine şi punţi.

Iată un pericol mortal pentru iahturi, într-o mare înghesuită şi plină de insule, cum este Marea Marmara.

Timpul se scurge transformîndu-se într-o pastă umedă, cîlţoasă. Singurul semn al vieţii conştiente la bord

este supravegherea mării. Vapoarele trec unele după altele, le identificăm de cum apar deasupra orizontului, drumul lor mi se pare din ce în ce mai apropiat de al nostru și nu realizez că furtuna ne îndepărtează de coastă cu fiecare voltă, împingîndu-ne spre provele necruțătoare ale cargourilor. Este o pauză de conștiință în care manevrez și-mi dau seama destul de vag că exist. Oboseala mă anihilează. Doresc să dorm cinci minute. Atît. Este imposibil. Iată. Vapoarele sînt aici. Unul dintr-un bord. Celălalt din prova. Noroc de furtună. Am să le manevrez tîlhăroaicele cu trei ochi, roșu unul, verde altul, alb cel dintre sprîncene, am să...

Ce duh benefic, ce al șaselea simț mă face să întorc privirea în pupa ?

Văd.

Totul se reduce la retină.

Văd o lumină albă aproape la verticala noastră. Văd forma evazată a unei etrave, mult mai înaltă decît catargul nostru, tăindu-mi retina. Văd bulbul negru al navei spintecînd valurile, văd jocul fluorescent din spuma acestora pe bulbul acum uriaș, văd distanța dintre acest bulb-torpilă și pupa micșorîndu-se monstruos și-l întreb pe doctor :

— Asta de unde dracului a mai ieșit ?

Știu, pentru prima oară lucid în noaptea asta, că dacă întîrzii manevra o singură secundă, sîntem pierduți.

— Gata pentru voltă !

Ca să abat, trebuie să intru travers pe bulbul acum amenințînd să ne taie în două. În plus am cea mai mică suprafață velică de care dispun. Toată nădejdea este la maneabilitatea lui „*Hai-Hui 2*".

— Volta !

Iahtul răspunde. Țîșnim travers pe drumul bulbului. Valul stîrnit de torpila neagră are efect de respingere. O știu. Iată-l lovindu-ne pupa.

În clipa aceea văd și aud.

Aud duduitul mașinii care-mi percutează timpanele și-mi bubuie în pieptul transformat în cutie de rezo-

nanță, înăbușind vaierul furtunii, țiuitul arboradei și scîncetul mizer al spaimei.

Văd flancul negru al navei, văd o portieră iluminată deschizîndu-se și în pîrtia de lumină văd un marinar purtînd un maieu alb, ieșind probabil de la bucătărie, ținînd în mîini o gamelă.

Imaginea se imprimă pe retină pentru veșnicie.

Aud portiera de metal trîntindu-se. Am senzația că omul ne privește stupefiat, cum țîșnim de sub flancul navei.

— Zi-mi tată, îi spun doctorului... Și notează că în clipa asta te-ai născut a doua oară... O vezi ? Asta era să te facă tocătură de carne pentru pești.

Tocmai se scurge pupa cargoului și se vede forfota apei stîrnită de elice. Și carnea mea era la fel de bună pentru tocat dar cum altfel s-ar fi manifestat orgoliul de a te salva prin acțiune, decît printr-o scurtă perorație gen Matamores ? Ciclopul asasin se pierde în depărtare și acum, în clipa asta, trebuie să dorm. Aud un glas străin, slab, incredul venit din cockpit :

— Domnule Theodoru, v-ați descurcat de minune !

— Te rog să-mi spui pe nume !

Găsim în a ne spune Longin și Radu, o supapă binevenită. Atmosfera în cockpitul hăituit de vînt este brusc caldă și frățească. Parcă ne-am fi reîntîlnit după un cataclism. Parcă atunci ne-am fi cunoscut cu adevărat. Este o bucurie nervoasă, ca o revelație. Abia acum am imaginea crudă a realității. Atunci am acționat, conștient de fiecare microsecundă, concentrat doar pe bulbul ucigaș și pe manevră. Destins, integrez succesiunea de gesturi în filmul general al momentului.

Existăm.

Respirăm.

Ne aflăm sănătoși și întregi pe microuniversul nostru plutitor, stăpîni pe manevră, în marea asta învolburată, care ne-ar fi putut fi mormîntul. Cei de pe navă nici n-ar fi simțit șocul. Vina este a noastră, integral. Bîntuim marea, fără lumini, căzuți de oboseală, imprudenți. Țin spre luminile de la uscat. După ce ies din drumul navelor, îi cer

lui Longin să stea zece minute la eche. Mă leg strîns și încerc să dorm întins pe bancheta cockpitului.

Este frig.

Stropii de apă smulși de pe crestele valurilor mă udă. Bancheta este tare, umedă și dușmănoasă. Cad în abisuri leșioase de cîteva clipe, din care mă scoate Longin, arătîndu-mi luminile apărute la orizont. Un canon cumplit. Renunț.

Reiau echea. Longin coboară în cabină să facă o cafea, despărțindu-se de mine „ideologic". Lui i se pare că salvarea noastră se datorează mai mult hazardului, eu zic hazard plus acțiune conștientă.

Hazard care m-a făcut să întorc privirea spre pupa în ultima clipă, fructificat imediat de acțiunea conștientă. Acțiune conștientă, fulgerătoare, fără pauze de sens și filozofie abisală, acțiune contra evidenței, spre a lărgi clipă cu clipă limitele șansei. După încordarea paroxistică, detenta este binefăcătoare, ca și furtuna. Noaptea mi se pare prietenoasă și îmbietoare. Afurisitul de Longin cotrobăie la bucătărie și, ținîndu-se cu o mînă de roof, apare în deschizătura acestuia cu o oală de cafea. Dumnezeule. Ce cafea ! Dinamită. A pus dinamită să-mi explodeze dorința de a dormi. Să mă aibă la eche încă o jumătate de noapte, fără nici o pauză. Efectele preparatului sînt ucigătoare. Nu numai că-mi alungă somnul, dar îmi creează o stare de tensiune vecină cu luciditatea morbidă. Nu beau cafea din principiu. Doza și dozajul lui Longin pot trezi din moarte și un elefant. Asta a și urmărit.

Sînt lucid și confuz în același timp.

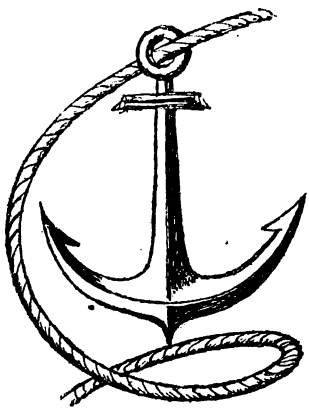
Lucid în planul reflexului, o luciditate nervoasă, tensionată.

Confuz la nivelul raționamentului, al actului deliberat.

Cafeaua doză de elefant nu mi-a spulberat ideia fixă : Tekirdağ. Facem volte între insula Marmara și coasta europeană, mai aproape de aceasta decît de insulă. Vapoarele se scurg, fluviu de lumini, mereu în prova sau pupa. Rar, nave care ne dublează sau care vin sau se duc la Tekirdağ. Intensitatea vîntului crește. Lumina devine cenușie, abia filtrată prin norii rostogoliți deasupra catargului.

Ochii fosforescenți ai morții pîndesc mereu dincolo de linia orizontului spălat vag de umbra lăptoasă a preceasului dinaintea zorilor.

ALTE ÎNTÎMPLĂRI ȘI ESCALĂ TEHNICĂ LA KARABIGA



Lumina zorilor este cenușiu-dramatică. Sîntem în activitate de 48 de ore fără întrerupere. Este *Miercuri în 16 iulie* (cum naiba să nu iei în serios ziua de marți) și cum vîntul scade spre 8 metri pe secundă, hotărăsc să pornim velatura de drum. Deoarece simt că nu-mi mai aparțin decît prin efectul cafelei și al voinței, iau a doua hotărîre, mai înțeleaptă decît cea dintîi : să intrăm în primul port folosind la maximum viteza cu vîntul din mare larg și să dormim pe săturate.

Longin este de acord, așa că aduc iahtul cu prova în vînt și mă pregătesc să escaladez cabina, cînd se face simțit dublul efect al tutuielii și al familiarismului instaurat la bord azi noapte, într-un moment de slăbiciune morală al skipperului...

Răzvrătirea echipajului !

Puțin sindicalizată, dar răzvrătire. Longin se jură că nu pune mîna pe eche, dacă nu-mi înham centura de siguranță. Îl bombăn și pînă la urmă trebuie să mă port regulamentar. Deci mă tîrăsc la prova cu sacul portocaliu al focului de drum. Longin ține iahtul pe val, îl mai scapă, este comic să faci echilibristică cînd pe o creastă, cînd pe o contrapantă, dezinverghez focul de furtună, mă saramurez, inverghez focul de drum, Longin etanșează cabina,

valurile trec adesea peste roof, drace, o bandă puternică și scap funga focului.

Oratorie latină colorată și pigmentată.

Capătul fungii balansează cînd în afara bordului, cînd traversează iahtul. Ar trebui o manevră s-o aducem măcar o clipă la catarg. Este rîndul lui Longin. Stau cu genunchii pe focuri, nu pot mișca din prova. Bravul doctor fixează echea în sandouri, banda tribord (asta ține iahtul în vînt) și se cațără pe roof. Jocul de-a uite-o, nu e, ține o bucată de vreme. În sfîrșit a prins-o, dar pe partea de sub vînt a randei. Blestemată fungă — prea scurtă să poată fi trecută pe la capătul ghiului. Longin are ideea s-o înnădească. Astfel lungită mi-o pasează și pot termina ridicarea la post a focului de drum. Îi trec focul de furtună și mă apuc să dezleg blestematele de baiere de terțarolă, arzîndu-mi buricele degetelor. Longin mă ajută plin de zel. Rămîne una, mereu aceeași, de nedezlegat.

Noroc că în materie există exemple ilustre, drept pentru care folosesc cuțitul de la brîu. Cînd să trec în cockpit, fac un control de rutină al manevrelor fixe. Sarturi, porsarturi, întinzătoare. După atîta hîțîială este necesar și, constat, binevenit. Întinzătorul sartului din centru tribord s-a slăbit. Longin îmi dă patentul. Strîng fără să pot face treaba ca lumea. Îl notez pentru o supraveghere continuă și trec la catarg.

Pur și simplu mi se înmoaie picioarele. Blestematul de bulon care fixează piciorul catargului spre pupa a sărit din și mai blestematul lui șplint (treabă făcută pentru plimbări de agrement pe lac), stă să cadă în mare și catargul este liber să-l urmeze. Bulonul este blocat prin forța de împingere a catargului. Un val, o schimbare de echilibru și pierdem catargul. Asta ne-ar lipsi. Nu vreau să mă gîndesc la cele o mie de ipoteze posibile : ce s-ar fi întîmplat, dacă ? !... Încerc să-l reintroduc în lăcaș. Nimic. Tensiunea este prea puternică.

Bodogăn și trimit cîteva telegrame pe adresa celor care s-au mulțumit cu acest sistem stupid de fixare. Longin îmi dă ciocanul. Încerc să-l bat la loc. Zadarnic. Auzind imprecațiile condimentate din belșug, Longin cere să rezolve chestiunea. O face ingenios cu un bulon ajutător, bineîn-

ţeles o sîrmă şi nu mai ştiu ce. Iată motive în plus pentru o escală urgentă.

Gata de drum... Trec la eche. Detenta este spectaculoasă. Ţîşnim ca la cursă. O nebunie. 9 noduri pe loch. Mustăţi albe de sub etravă. Siajul, o lungă dîră bolborosindă. Zorii. Trandafirii. Vîntul se înteţeşte. Longin strînge focul de furtună. Vrea să-l vîre în sac. Nici urmă de sac. Probabil s-a dezlegat în timp ce făceam acrobaţie după fungă, căzînd în mare. De-ar fi singura pagubă. Longin duce focul în cabină. Se întoarce în cockpit. Îmi mai semnalează o pată portocalie în prova. „O minge de plajă" îmi spune. Ţin iahtul pe direcţia mingii, care se dovedeşte a fi propriul nostru sac de veie. O plăcere să execuţi ca la carte manevra de „om la apă".

Este rîndul lui Longin să se ducă în patru labe la prova, să se culce pe punte, să pescuiască sacul, să fie încălecat de un val şi să se întoarcă triumfător cu sacul dezertor ţinut strîns.

Sîntem foarte veseli şi mulţumiţi. Sacul recuperat este un simbol. Oricum, *„Hai-Hui 2"* nu-şi mai poate permite să piardă nimic, după Gelibolu... Atmosfera de comuniune fraternă de la bord este tonifiantă. Se întîmplă un fenomen ciudat, adică se aşterne în pupa o pîclă subţire care şterge din vedere coasta europeană, şi o dată cu răsăritul apare în prova o peninsulă gigant, cu coasta escarpată, ridicîndu-se vertical din valuri, pînă la înălţimi de cîteva sute de metri, prin jocul luminii de o clăritate uluitoare şi fascinantă. Demonul curiozităţii turistice mă face să ţin prova pe această magnifică expresie a geologiei Asiei Minor. Cafeaua lui Longin îşi menţine efectul. Sînt lucid şi degajat.

Comit cu absolută convingere o eroare apreciabilă de estimă. Eroare în care se însumează o serie de erori succesive şi o ideie preconceputâ. Ideia ţine de sonda auto făcută cu Stela spre a recunoaşte porturile din Marmara şi Egeea. Vreau să intrăm la Bandîrma, port aflat în fundul golfului Bandîrma, format între continent şi peninsula Kapîdagî. Peninsula din prova nu poate fi decît vestul peninsulei Kapîdagî. Asta pentru că azi noapte am văzut în tribord lumina de pe vîrful Psili Gona, pe insula Mar-

mara. Deci, am lăsat insula în tribord, la cel puțin 10 mile, din moment ce n-o văd. Raționamentul este eronat, voi constata mai tîrziu, iar confruntarea hărții cu ceea ce văd, confirmă ipoteza falsă. Peninsulele stîncoase și pustii sînt asemănătoare pentru ochiul nemarcat de amintirea amănuntului caracteristic. De fapt mă aflu în vestul insulei Marmara și atac frontal peninsula Karaburun, între Cap Karaburun și jumătatea distanței spre Eskidegirmen.

Pătrundem într-un golf fermecător, pe care-l dublăm în volte scurte. O localitate mică, un sat nou, alb, cu un debarcader din scîndură. Nici gînd. Nu oferă nici un adăpost. Dincolo de sat, în cotul golfului, o tabără de corturi, pe un plai însorit. De jur împrejur înălțimi sălbatice, acoperite cu jnepeniște și pini maritimi. Joc de umbre. Pete de soare. Mare adîncă pînă la piciorul abruptului.

Turism nautic într-o zonă de vis. Întrerupt de mizeria de întinzător. S-a derulat și sartul din tribord este liber să bălăngăne cum vrea. Mă duc acolo, hotărît să curm indisciplina. O fac folosind mînerul patentului.

Dublăm capul Karaburun, maiestos în solitudinea lui cu pescărușii. Ne ia în primire același vînt puternic. Gata. La Bandîrma. Prova pe sud-sud vest. 9 noduri pe loch. Peninsula își scurge măreția în tribord. În trei ore dormim legați la cheu.

Înainte cu toată viteza. Marea pustie. Vîntul și valul din pupa. Vreau să dorm două ore. Longin trece la eche. După 50 de ore, cobor în cabină și mă întind pe cușetă. Cad într-un fel de semisomn de suprafață, receptînd toate semnele lumii exterioare, de la scîrțîitul raiurilor, la bolborositul apei pe flancurile iahtului. Cînd îmi predă cartul, Longin respiră ușurat. Îmi spune că *Hai-Hui 2* a zburat și cu 12 noduri, o sinucidere. Încearcă să adoarmă, cînd, brusc, este azvîrlit pe paiol, aude un trosnet și... desigur, îmi aude glăsciorul proferînd injurii netransmisibile prin scris. Explicația trosnetului este dată de ghiu. A întregii manevre de recunoașterea greșelii în estimă. Adică terminasem de dublat presupusa peninsulă Kapîdagî, care nu se mai conforma deloc confruntării cu harta, luînd-o cu direcția nord-vest ; sud-est, în loc de nord-est sud-vest. În plus îmi apăruse un cap (Kalecik) cu un far, cu o întin-

sură plină de stînci unde apa colcăie schimbîndu-şi culoarea şi în tribord, mult mai la nord decît aşteptam, ceea ce presupuneam a fi Bandîrma ; dar cu totul altfel decît văzusem din maşină.

Coasta unde de fapt ar fi trebuit să fie Bandîrma, joasă, o cîmpie cutreierată de vînt şi pustie. Cred cu fermitate în instinctul meu de orientare. Ştiu că nu mă aflu în golful Bandîrma, ci în alt golf asemănător. Cu 11 noduri pe loch, fac o mai mult decît periculoasă voltă sub vînt. De aici pocnetul ghiului, gata în rotaţia lui fulgerătoare, să smulgă sarturile. Longin vine în cockpit. Pun prova pe localitatea din nordul golfului unde vedem nişte caice mari, un dig marcat de piramida albă, familiară, a unei lumini şi în spatele digului suprastructurile unor caice.

— Dacă văd catarge, intrăm cu orice risc, îi spun lui Longin... Pregăteşte-te de acostare. Scoate şi fixează baloanele.

Ne apropiem cu viteză, avînd vîntul de la travers. Valurile mari se domolesc de cum intrăm în zona ecranată a capului Kalecik.

Se schimbă culoarea mării. Din albastru fluid, transparent, devine verde gălbuie. Fund puţin adînc. Începem să distingem amănunte. Un debarcader înalt, pentru caice de mare tonaj şi vapoare. Un acvatoriu cu o intrare îngustă, protejat de un dig nou, cu caice mari la partea exterioară, cu şalupe de pescuit în acvatoriu. Cablu după cablu amănuntele se multiplică şi ne asigură că am găsit portul de odihnă providenţial, bine adăpostit de vîntul de nord-est, patriarhal, aproape biblic.

Localitatea pare un tîrg somnolent şi izolat de lume. Pe dig sînt copii, pescari şi plase de pescuit puse la uscat. Miroase a peşte, a catran, a lemn încins şi poate a seu de oaie. Digul este prevăzut cu anvelope, care protejează bordajele. Executăm acostarea în exteriorul digului nou, din beton. Sîntem primiţi de o mulţime tăcută de copii, bătrîni şi bărbaţi.

Cînd Longin aruncă barbeta, oamenii aceia o prind, discută aprins între ei, ne fac semne explicite, adică „nu este un loc bun" şi, luîndu-ne la edec, ne trag de-a lungul digului prin pasă, în acvatoriu. Cu toate că Longin luptă

să țină iahtul departe de cheu, colțul acestuia mușcă din brîul de protecție al copastiei. Așa se va întîmpla de acum încolo, la fiecare escală. Toate incidentele se vor datora exclusiv bunăvoinței altora, și niciodată neîndemînării echipajului. Sîntem trași în fața unei șalupe mari, cu motor. Ne legăm la cheu. Intrarea noastră face senzație sub umbrarul unei cafenele prizărite.

— Sînteți români, întreabă un bătrîn în dulcea noastră limbă și cu totul neregulamentar îmi simt genele umezindu-se.

Longin trăiește o metamorfoză conștientă. Părăsește vizibil starea de neutralitate și își asumă răspunderi multiple, dincolo de cambuză. Deocamdată se ocupă de catarg cu un tînăr inimos venit de la un caic. Aflăm numele tîrgului-port : Karabiga. Îl caut pe hartă. Este mult în vestul peninsulei Kapîdagî, al arhipelagului din sudul insulei Marmara, adică în vestul golfului Erdek. Am subestimat forța furtunii, valoarea reală a derivei și am confundat farul din vestul insulei Marmara, cel real, cu farul din estul ei.

Deci, Karabiga.

Pe cheu o liotă de copii mai mărișori, veniți la pescuit și acum, la spectacol. Un grup de pescari. Dincolo de acvatoriu o cazarmă, punct vamal, cu cîțiva *„askeri"* purtînd căștile de rigoare, în dreapta ei o arteziană, o piațetă bîntuită de vîrtejuri de praf și paie, duzi bătrîni, dughene, o cafenea, o uliță care se înfundă în livezi, case vechi cu „bîrfelnițe" în geamlîc la catul superior, hîite, cîteva vile, iarăși praf în vîrtejuri, o arșiță seacă, de deșert, digul prelungindu-se într-un fel de antrepozit, căruțe care aduc la cheu blocuri de marmoră, surugiii sînt în bună măsură băiețandri, și o invazie agasantă de muște lipicioase și netrebnice.

Longin și turcul au repus catargul la post, au fixat bulonul în lăcașul lui, aplicîndu-i un șplint dintr-un cui ruginit adus de la caic. Este o atmosferă de sărăcie activă, producătoare de bună stare precară.

Deocamdată ne bărbierim și ne spălăm în cockpit, ca pe scena unui teatru în aer liber. Tot grupul de pe cheu, la doi pași de noi, urmărește atent fiecare mișcare.

Simt că în clipele următoare automatismul gesturilor se va deregla. Nervii îmi zbîrnîie atît de elocvent, încît îi aud. Trebuie să dormim. Se împlinesc exact 56 de ore de cînd stăm în cockpit, cu întreruperi chinuitoare de cîteva ore fără odihnă.

Explicăm prin semne spectatorilor că vrem să dormim. Înţeleg şi se retrag cu discreţie. Aceeaşi politeţe orientală ancestrală, aceeaşi bunăvoinţă simplă, neviciată de interes, aceeaşi profundă omenie, care caracterizează Turcia cunoscută dincolo de megapolis... Zacem pe cuşete, cafeaua-drog, zăpuşeala cleioasă şi muştele nu ne lasă să dormim. Ne sculăm slinoşi, mai obosiţi decît la culcare. Ne repartizăm sarcinile pentru pregătirea iahtului de marş. Apar prietenii noştri, copiii, gata să ne vină în ajutor. Le dau voie să urce la bord. O fac în linişte, fără înghesuială. Remarc un băieţandru frumuşel, brun şi cîrlionţat, cam de 12 ani, vîrsta lui Horia. Ştie englezeşte, engleza este limba străină care se învaţă în şcoli, am încă pliante cu nava-şcoală *„Mircea"*, ilustrate şi pliante turistice româneşti. Le dau puştilor cîteva şi cîrlionţatului îi fac un set. Le primeşte cu o explozie de bucurie politicoasă. După ce se comentează pliantele cu cei mari de pe cheu, cărora Longin le oferă ţigări româneşti, puştiul se face nevăzut.

Iahtul începe să arate marinăreşte. Longin trebăluieşte grav şi preocupat. A spălat vesela fără să mai ţină cont de rînd, a aranjat magazia, şi-a pus la îndemînă bateriile cumpărate la Gelibolu. Îmi face plăcere să-l văd integrîndu-se total în ritmul şi servituţile bordului. Nimic mai obositor şi jenant decît să ai coechipieri cărora trebuie să le spui mereu ce este de făcut, sau să le aminteşti ce nu s-a făcut. Sîntem în cockpit şi punem la punct sacul cu parîme şi şcote (Longin vrea să confecţioneze nişte adevărate bariere de terţarolă, şi să le înlocuiască pe cele meschine) cînd apare cîrlionţatul cu o pungă plină. Corcoduşe turceşti, enorme şi... castraveţi dulci.

Văzîndu-ne ocupaţi se aşează tacticos pe roof, curăţă castraveţii şi ni-i vîră în gură. Mă uit la Longin. Se uită stînjenit la mine. Ne gîndim la acelaşi lucru. Diavolul militar de veghe nu scapă ocazia să moralizeze... Îi propun o plimbare prin tîrg. Mai are treabă... Puştiul îmi face

semne, spune mereu „baba" şi arată la ochi. Tatăl lui vrea să mă vadă. Foarte bine. Mă trag la ţinută de iahting, cascheta şi cînd ies pe cheu cu puştiul, constat că-mi lipsesc două din anexele principale : aparatul de fotografiat şi... pipa. Sesizez maliţia din privirea lui Longin cînd îmi cer aceste ustensile şi, cînd mă pozează color lîngă puştiul cîrlionţat. Îmi dă pipa şi uite că mi-am uitat carnetul de note la bord, nu notez numele băiatului care mă plimbă prin tîrg, dughenele hîite, pline de toate mărfurile de odinioară ale băcăniilor stau uşă în uşă, în galantarele celor cîteva măcelării prevăzute cu frigidere mari stau atîrnate jumătăţi de berbeci şi de viţei, apoi ajungem în faţa unui fel de cotlon transformat în frizerie, plin de muşterii, unii îşi aşteaptă rîndul în stradă şi-l cunosc pe „baba", un Figaro cu mustaţă neagră, fioroasă, care împlîntă briciul în spuma abundentă de pe obrazul clientului, cu gesturi de spadasin. De fapt este un ritual, una din plăcerile pe care şi le oferă în public bărbaţii locului. Ne strîngem mîna. Schimbăm salutări. Eu sînt *„captan-ul romen"*, primul de acest gen sosit la Karabiga, iahtul şi cei doi echipieri senzaţie de moment şi noutate care se răspîndeşte din prăvălie în prăvălie, parcurg cele patru stradele, văd două magazine moderne, opulente, un liceu modern într-un spaţiu larg, plantat, apoi caut un mecanic şi găsesc, chiar în piaţă, un fel de veche potcovărie, plină de motoare în diverse stări de decrepitudine şi senilitate. Meşterul lipseşte, este plecat la Biga. Dar revine.

Tîrgul se vede în 10 minute.

Mă întorc la iaht. Iată că vine *„Ayvalîk"*, pasagerul de la Istanbul, care leagă prin curse regulate porturile Mării Marmara. Este impresionant, dotat după cel mai modern reţetar tehnic şi deversează un puhoi de pasageri încărcaţi de bagaje. În piaţetă există o staţie de microbuze Ford care leagă portul, singurul pe aceste meleaguri accesibil pasagerelor cu localităţile din interior. Fete şi băieţi tineri, poate studenţi, purtînd *blue-jeans*, turcoaice în şalvari, nelipsitele pardesie gris care au înlocuit portul tradiţional, învăluite în basmale, copii, o umanitate întreagă mult peste capacitatea de cartiruire a tîrgului, microbuze şi taxiuri străvechi demarînd, vaporul rămîne la cheu, apoi tîrgul recade în somnolenţă. Longin şi-a terminat

programul. Ne plimbăm amîndoi. Apare un tînăr, tehnician, ne face conversație, ne aduce mecanicul și are loc un alt moment al zilei.

Pornirea motorului.

Tipul se pricepe la meserie. Demontează, montează, trage la sfoară și motorul pornește rapid. Repetă operația. Totul este O.K. Intermediarul ne cere o sticlă de whisky. Bravo. Băieții în *blue-jeans* sînt cei care fac bani aici. Le dăm o sticlă de vodkă. Și cînd te gîndești că Allah le interzice alcoolul.

Mă vindec, tardiv, de a mai solicita asistență tehnică. De fapt sîntem abia la începutul experienței. Pe măsură ce vom pătrunde în microsocietățile megapolisului vom învăța, dincolo de experiența Bazarului, că bacșișul este un cuvînt turcesc, că el are o mie de mii de fețe și că fără el riști să nu poți ieși din plasa în care, naiv, intri singur cu cel mai cald, candid și stupid dintre surîsuri aninat de buze.

Longin aduce apă. Și-a făcut recunoașterea. Rămîne la bord. Simt nevoia să umblu. Reiau turul tîrgului. Patrulez cheul și cercetez vaporul. Senzație de confort etajat și direct proporțional cu costul biletului. De plecare undeva, într-o lume, alta, feerică și lipsită de griji. Eroarea fundamentală a atmosferei de port ; ori de gară. Viciul acelei atmosfere.

Recunosc ieșirea din port. Mai exact o cercetez amănunțit. Este blocată pentru catargul lui *„Hai-Hui 2"*, de parîmele unui caic de mare tonaj, vopsit într-un albastru azuriu, care, aflu, ar fi trebuit să plece la Izmir, dar are o pană la motor. Escaladez scara și urc pe punte. Caicul este un cargo turcesc de cărăușie, construit din lemn, cu etrava, coastele și chila cioplite din bardă, o magazie înaltă de cel puțin cinci metri, cîrmă exterioară manevrată printr-o timonă de care se leagă printr-un lanț gros de cel puțin 25 mm. Echipajul sumar ca număr, sumar la îmbrăcăminte, înțelege. Mîine la ora cînd plecăm, vor mola parîma care barează ieșirea din pasă. Fac conversație pe cheu cu un student la electronică, mai exact calculatoare, tînărul se va angaja probabil la o bancă.

La o bancă, nu într-o industrie. Banca, zeiță atotputernică, păzită cu trupe, pînă la urmă Dumnezeu al orînduirii,

cu uși de cristal, ghișee silențioase, aer condiționat, funcționari eleganți, rapizi, singurii funcționari rapizi întîlniți în viața mea, atmosferă septică, covoare aspirate, pardosea lustruită, banca, centrul de gravitate, ochiul ciclonului care aspiră sau expulzează, care echilibrează și fructifică, un organism prea complicat pentru un skipper pe cale să-și regăsească somnul și confortul interior.

Longin mă răsfață cu bunătăți. Mîine ridicăm velele.

Este liniștea plăcută, tonică, din serile de port. Se aude vîntul. Se aud valurile spălînd betonul cheului. Se aud pescărușii. Stăm pe cușetele noastre, destinși. Longin se foiește. Este întuneric.

— Vreau să-ți fac o mărturisire, Radu...

Există o pauză plină de stînjeneală. Probabil Longin are o criză de neîncredere. Neîncredere în felul skipperului de a-i primi mărturisirea.

— Aș avea încredere să merg cu tine pînă la capătul lumii, spune.

Tac... Tăcem amîndoi. Nu mai este nimic de adăugat.

CAP COMPAS : ISTANBUL

Joi, 17 iulie în zori sîntem oricum mai odihniți cu tot efectul întîrziat al cafelii ucigașe care ne-a dat un somn superficial, într-o zonă foarte labilă a subconștientului, acolo unde se nasc coșmarele. Barometrul rămîne constant la 763. Avem pe loch 1479,5 mile marine. Măsor viteza vîntului în port. 5—6 noduri pe secundă, cu rafale pînă la 10 m/s. Încurajator. Cei de pe caicul *„Kadeșler II"* ne întreabă cînd plecăm. Au apărut prietenii noștri, copiii. Se întorc pescarii din mare, scuturîndu-și prea puținul plaselor, poate pentru hrana zilnică. *„Ayvalîk"* este încă la cheu.

Longin aduce apă. Profităm de ora matinală să ne facem toaleta la fîntîna arteziană din centru, descoperind prea tîrziu baia turcească a comunității, care ne-ar fi scos sarea din pori. Scoatem așternuturile și sacii de dormit la soare. Controlez manevrele fixe și mobile, întinzătoarele și velele. Focul de furtună se trăsese pe grandeea de invergare, balena randei trebuie înlocuită, cum trebuiesc înlocuite și completate baierele de terțarolă.

Longin se ocupă de vele.

Trec la masa de navigație să-mi întocmesc planul de drum. Sîntem vîrîți într-un fel de pungă de apă închisă la gură de arhipelagul insulelor Marmara și enorma peninsulă Kapîdagî. Dacă vreau să ajung la aniversarea promoției mele, nu mai avem vreme să hoinărim în această parte de vis a Mării Marmara, plină de insule, iar la Erdek să întîlnim raiul pescarilor submarini, într-o apă străvezie, limpede și miraculoasă. Știu că golful Erdek, partea lui estică în special, este un loc minunat pentru turismul nautic. Îl văzusem de la uscat, campasem pe plaja lui, dar nu mai aveam dispoziție pentru o prelungire a vacanței. Ipoteza de a cabota coasta din prudență, de a sări din port în port, o socotesc nedemnă de *„Hai-Hui 2"*. Îmi trasez pe hartă două variante ale drumului : una care să ne ducă spre nord-est, prin strîmtoarea dintre peninsula Kapîdagî și insula Pașalimani, variantă nu grozav de îmbietoare datorită unei posibile lăsări de vînt chiar în strîmtoarea cu pricina și o a doua, drum prin strîmtoarea de vest, între Karaburun, și insulele Avșa, Kutali și Marmara.

De stabilit un punct adevărat de plecare și de pus prova pe gura Bosforului, traversînd pe lung Marea Marmara.

Îmi notez distanțele și timpii estimați pe fișe. Vreau să elimin orice surpriză și să reduc pe cît posibil teritoriul neprevăzutului. Lucrînd la masa de navigație realizez esența solidarității și solicitudinii cu care m-au înconjurat și mă înconjoară diverșii *„captani"*. Este o solidaritate a inșilor care și-au dobîndit prin bărcile și caicele lor o anume independență materială și un anume statut social.

Cu alte cuvinte solidaritate de breaslă. Plin de orgoliul acestei descoperiri, mă duc la pupa să pornesc motorul. Fac tot ceea ce este normal să fac în situația dată. *Yok motor !* Obțin un fîs regretabil și atît. Chestiunea se notează pentru completarea planului de drum. Longin, alarmat, mă întreabă cum vom urca Bosforul. Să ajungem mai întîi la Bosfor și vom vedea. Refuz să mai discut chestiuni ale viitorului, aparținînd unui timp care depășește cu o oră, ora G.M.T. în care are loc dialogul.

Deci, sus velele !

Baierele de terțarolă, bogate, noi nouțe, flutură vesele, biciuind cu plesnete ascuțite dacronul portocaliu al randei. Cei de la caicul *„Kadeșler II"* trimit un marinar să moleze parîma. Copiii se bat să ne ia barbeta. Împingem bordul șalupei din pupa cu mîinile, o dublăm, apoi trași la edec de copii, ieșim din pasă. Abat ușor sub vînt. Iahtul prinde vîntul de la travers. În cîteva minute avem 5 noduri pe loch, lăsăm în pupa un siaj eflorescent și Karabiga, ospitalierul port de escală tehnică se reduce la dimensiunile reale, de tîrg turcesc și port pescăresc la un țărm pustiu de mare.

Pentru noi, popas de neuitat.

Ieșim în largul golfului Erdek, dublînd reciful și întinsura de la sud cap Kalecik. Prin pîcla fierbinte zăresc vag insula Avșa. Este ora 10.15, am dublat reciful și tatonez vîntul spre a-mi stabili alura optimă și a alege varianta de drum ce se impune. Constat cu deliciile de rigoare că de la 10.15 la 12.05 vîntul se rotește de la NE la ESE, că viteza medie este de 3 noduri și că de la un drum compas de 70° am ajuns pe unul de 315°, oricum nu în vederea skipperului. De fapt dublăm peninsula Karaburun, în sensul invers al drumului care ne-a adus la Karabiga. Este bine și așa, sau mai corect este bine atîta vreme cît ne ține vîntul.

Marea este o dumnezeire, peninsula își arată măreția sălbatecă și pustie, în prova tribord disting clar conturele insulei Avșa și la 14.30 se instaurează un calm plat de toată minunea. Precaut țin harta în cockpit și Longin notează mereu în Caietul de cart reperele de la uscat, ora la

care ne estimăm poziția față de ele, voltele, drumurile compas urmate, viteza. Consult harta și constat cu mîhnire că direcția curentului ne este total defavorabilă, scurgîndu-ne lent dar implacabil spre peninsula stîncoasă și stîncile imerse care-o preced. Velele bat. Se face torid. Longin pregătește masa. Stăm în derivă pînă la 15.30 scurși periculos pînă în apropierea stîncilor, gata să punem mîna pe rame spre a abate iahtul, cînd reluăm navigația cu vînt de NE ținînd la compas 15°, apoi 20°.

La 17.15 sîntem travers de insula Kutali, ceea ce înseamnă că am dublat arhipelagul aflat la sud de insula Marmara. Avem 4 noduri pe loch și în prova tribord, într-o lumină roz diafană, avem insulița Hayrsîzada, pion solitar și apropiat al insulei Marmara, ultimul reper vizibil. L-am lăsat pe Longin la eche, fixîndu-i reperele. Ținînd la cîteva cabluri de insulă, evităm vapoarele al căror drum îl voi tăia la noapte.

Longin a început să se descurce. Pentru a rezista pînă la Constanța navigînd doar cu o escală la Istanbul, este nevoie ca ciclul cart-odihnă să funcționeze fără perturbații, indiferent dacă skipperul își va spori cu cîteva ore cartul obișnuit atunci cînd situația o impune. Este o înserare zeiască. Cînd preiau cartul la ora 19.00 vîntul atinge 9 m/s și ne aflăm travers de insula Hayrsîzada.

Apoi vine întunericul, apar constelațiile bolții cerești, apar luminile de la uscat și cele de drum ale vapoarelor. Notez cu satisfacție în Caietul de cart : „Cu velele reglate iahtul ține drumul fără să pun mîna pe eche". Este o noapte plăcută pentru navigația cu vele, am stabilit carturi de două ore și pentru mai multă siguranță, încerc să dorm în cockpit, alături de Longin, cînd acesta își face cartul.

Vineri 18 iulie la orele 02.45 ne surprinde un green. Schimbasem de drum la traversul capului Kocaburun, punct situat la nord de farul Hoșköy, deci în zona unde ne-a prins furtuna în seara cînd speram să intrăm la Tekirdağ. Atenție, veliști, la greenurile prăbușite de pe înălțimile Tekirdağ, canalizate prin văile adînci ale acestor canioane, cu direcția generală nord-sud. Atmosfera la bord, împotriva regulei echipajului de doi, este destinsă, fami-

liară şi caldă. Vorbim limba comună a pasiunii pentru croazierele lungi. Avem gusturi comune. Lecturi într-un teritoriu mai puţin frecventat. Longin mă răsfaţă cu tot ce are bun la cambuză. Mă scuteşte de spălatul veselei şi de alte treburi mărunte ale bordului. Salatele cu produsele grădinii lui Yakup fac deliciul fiecărui prînz. Deci este ora 02.45, greenul se oboseşte să ne culce catargul pe val, pigmentîndu-şi efortul cu accesoriile de rigoare : valuri scurte şi puternice, chicote obscene, şuierături ascuţite, zgomotul curentului de aer vibrînd pe extradosul velei şi pocnetul surd atunci cînd scapă peste grandeea de cădere. Văd foarte departe, abia ca un opaiţ undeva pe linia sumbră a orizontului, gămălia unei lumini fixe. Îi cer lui Longin harta şi-l rog să ţină iahtul cu prova pe lumina aceea, pînă cînd o identific. Este canonul vieţii lui la bord. Se întîmplă un incident neplăcut, umilitor pentru amîndoi, relatat textual de Longin în caietele lui de însemnări, după cum urmează :

„Valurile iscate dintr-odată ne inundă puntea. Stropi şi spumă purtate de vîntul violent ne biciuiesc în cockpit. Radu îmi spune să ţin prova în vînt, calvarul meu. Nu reuşesc în întunericul dens, fără să pot zări măcar fumurile care fîlfîie legate la sarturi, nu mă pot orienta doar după vîntul care-mi biciuie obrajii. Ghiul trece vertiginos în celălalt bord, iar vîntul pe foc şi în randă girează iahtul şi-l pune travers. Un val se sparge în tribord şi ne udă. Harta muiată, vînzolită de vînt se sfîşie. Iese la suprafaţă temperamentul tumultuos, nestăpînit a lui Radu într-o exteriorizare furibundă :

— Pleacă de aici, să nu te mai văd în ochi. Du-te şi te culcă ! Pleacă !...

Abia îmi domolesc pornirea de a mă lua la harţă. Strîng harta zdrenţuită, cobor în cabină cu un aer de cîine bătut, o pun pe masa de navigaţie şi mă trîntesc pe cuşetă. Sînt profund jignit, mă cuprinde un clocot de furie reţinută. Cu timpul mă calmez şi-i găsesc scuze. Nu sîntem în situaţia de a pretinde com-

portamente cu amabilităţi de salon. Neîndemînările mele, deşi nu-s vinovat, pot în adevăr să-l scoată pe oricine din sărite. Trăim un episod de viaţă dur, în care trebuie imperios să te descurci ; iar a te justifica printr-un „pardon, n-am ştiut" nu te disculpă. După aceste reflexii mă liniştesc şi adorm neîntors, pînă în zori... Arunc în fugă o privire spre Radu ; stă la cîrmă mohorît, preocupat. Întind harta, zvîntată acum şi o lipesc tacticos cu scotch, apoi îi pregătesc gustarea de dimineaţă, o pun pe o farfurie şi mă urc în cockpit. Jenat, îmi evită privirile şi încearcă să îngaime nişte scuze. Îi opresc vorbele şi arborez un surîs de zile mari. Surîde şi el. Totul este acum O.K."

Atît de O.K. încît înainte chiar de incident, în vreme ce greenul ne murseca şi ne muncea sălbatec, evitînd de departe trei vapoare care veneau spre noi convergent, presat de nevoi urgente, totul se petrecea cu cel mai firesc aer, folosindu-se celebra căldăruşă albastră a iahtului, direct în cockpit, cu ochii pe luminile vapoarelor, fără nici o cenzură a uzualului şi fără nici o inhibiţie. În echipaj de doi, unul trebuie să temporizeze reacţia. Pe rînd, unul sau celălalt, funcţie de impactul produs, are obligaţia meditaţiei şi a diplomaţiei. Şi amîndoi au obligaţia sacră de a evita cuvîntul care ucide. Chiar dacă la debarcare îşi vor întoarce spatele definitiv...

— Atenţie la cap ! Este refrenul monoton şi permanent al skipperului pe mare montată de cîte ori Longin coboară în sau urcă din cabină. Şi la fel de monoton şi permanent înveselitoare este bubuitura care completează refrenul. Longin se încăpăţînează vizibil să-şi presare craniul cu protuberanţe şi să testeze cu creştetul tăria roofului. Dimineaţa de 18 iulie ne găseşte pe marea bîntuită de hulă, sub un cer opac, acoperit cu nori cîlţoşi, avînd pe loch o viteză medie de 5 noduri. Oricît încerc să evit drumul vapoarelor, îmi este imposibil din pricina configuraţiei Mării Marmara, din ce în ce mai strîmtă spre gura Bosforului. Nu doresc să fac navigaţie costieră şi la 10 mile în largul coastei europene întîlnim tot ce pluteşte

din, și spre Istanbul sau Marea Neagră. Ziua se scurge monoton sub directa tutelă a vîntului care ne lasă în calm plat de la 10.05 la 13.50 cînd ne spălăm, ne bărbierim și Longin scoate apa din santină. Urmărind fișa vîntului în Caietul de cart, constat că direcția generală este NV, intensificarea maximă de dimineață a fost la ora 07.10 și cum am timp la dispoziție estimez punctul pentru ora 12.45, adică $\varphi_e = 40°51'N$; $\lambda_e = 28°4'$ E adică ne-am afla la intersecția latitudinii nordice de 40°51′ cu longitudinea estică de 28°41′, punct care localizat pe hartă s-ar afla la traversul localității Eskeregli, situată la est de portul Eregli, și la o distanță de coastă egală cu 11 mile marine. Simt nevoia să frunzăresc *Georgicele* lui Vergiliu și acea carte a cărților care este *Iliada* venerabilului Homer. Nu m-am gîndit să le iau la bord și-mi spun urmărind evoluția preafrumosului caic „*Czendiler*“ că la drum lung pe mare nu pot lipsi poeții vechi, cei care au delimitat cu atîta prudență spațiul umanului din spațiul universalului, păstrînd între aceste două teritorii, dincolo de orice orgoliu stupid, raporturile firești, populate de atîtea eresuri inteligente. Au navigat cei vechi, Homer și Herodot istoricul și Vergiliu, paginile poeților dedicate mării sînt antologice, perspectiva din care este privită Furtuna, entitate de sine stătătoare, este aceeași cu perspectiva noastră, de la bordul lui „*Hai-Hui 2*“, deosebirea în înțelegere este de nuanță, la noi teritoriul mitului și al fantasticului se reduce în folosul înțelegerii științifice, apoi trece un mineralier românesc care nu ne răspunde la semnale, sîntem atît de neînsemnați pe suprafața mării, la 14.05 se ridică o boare de vînt, la 14.35 vîntul de nord vest are 6 m/s la 17.25 ne dublează pasagerul turc „*Üskiüdar*“, viața la bord este relaxată și m-am obișnuit cu ritmul bizar al carturilor prelungite și al celor cîteva zeci de minute de somn în alarmă. Pe măsură ce se apropie noaptea, se stinge și dorința de a savura hexametrul dactilic și tot ce vine nobil din „secolul de aur“ ilustrat de „*poetae docti*“, oameni ai erudiției și dacă ar fi să ne întoarcem la *De rerum natura* a lui Lucrețiu, am cerceta cu răbdare semnele cerului, cum de

altfel o și facem, fără însă a le interpreta dincolo de pragmatismul cotidian. Viciul nostru ? Viciul timpului ?...

Este o noapte uleioasă, neagră, de un întuneric greu, dens, apăsător. Simt oboseala vîntului. Simt cum se adună pîclele. Aud țăcănitul din ce în ce mai sfîrșit al lochului. La orele 02.05 deci *Sîmbătă 19 iulie* vîntul cade și se instalează un calm plat ucigător. Știu că sîntem în curentul general nord-sud, și constat că ne aflăm exact între navele care se duc sau vin de la Istanbul. Senzația este de om făcînd gimnastică pe o frînghie deasupra unei prăpăstii. Supraveghez cele 360° ale orizontului și constat cu stupoare că „*Hai-Hui 2*" s-a transformat într-un radiofar, sau cel puțin într-un punct de reper față de care se orientează toate navele Mării Marmara. Cele din aval vin cu prova direct pe noi. Le văd luminile de cum apar deasupra orizontului. Urmăresc cum aceste lumini se înalță peste linia opacă a mării, cum se delimitează de constelații, cum se apropie, roșu-alb-verde ; apoi aud zgomotul mașinilor, apoi încerc să godilez cu cîrma și să prind în vele cea mai slabă adiere de vînt ; ultima resursă fiind semnalul luminos „sînt în imposibilitate de manevră" și proiectarea luminii anemice pe vele. Semnalizarea are efect în noaptea de păcură. Cei de veghe la nave ne repere-ază. Navele schimbă lent de drum și ne lasă mereu în babordul lor. Vapoarele care vin din amonte trec la cel puțin trei cabluri în babordul nostru, pe un drum mereu același. Imprevizibile sînt navele care taie marea după alte puncte cardinale, adică cele care leagă coasta europeană de cea asiatică și invers. Atunci se întîmplă să vezi în tribord un caic venind la pintenare, să arunci în noapte semnalele luminoase cu o grabă nedemnă și să ai senzația că singura salvare ar fi să sufli în vele și suflul acesta să te împingă măcar un cablu spre înainte. Vine și Longin în cockpit, împărțind frățește emoția fiecărei apariții luminoase la orizont. Manevrele disperate pe care le facem atunci cînd nava se arată periculoasă, veghea și umezeala îmi încearcă nervii. Cînd răsare soarele am obiectivitatea să constat starea de oboseală adîncă instalată la toate

nivelele ființei mele și cu aceeași luciditate rece să resping refuzul fiziologiei de a participa la activitatea articulată, impusă de centrul rațional de comandă. Transcriu din Caietul de cart : *„19 iulie ora 06.05. Ne apropiem de capătul acestei de a doua etape. Am scăpat prin manevră de cîteva vapoare. De 2 zile nu văd uscatul. Longin se comportă excelent, cu toată neîndemînarea lui. 06.25. Marea dulce. S-a ridicat vînt puternic. Recîștig în nord pe Dc = 45°. V = 5 Nd. În somnul scurt în care cad, am coșmare.“*

Apoi se întîmplă momentul cheie care regenerează atmosfera, dinamizînd-o. În prova babord, spărgînd zidul de pîclă trandafirie, densă și parșivă, aud zgomotul puternic al unor motoare de avion încercate la sol. Sînt multimotoare. Sînt motoare cu reacție. Urechea nu mă înșeală. Urmăresc rulajul după zgomot. Oprirea la capătul pistei. Tragerea motoarelor în plin. Decolarea. Reducerea motoarelor după decolare. Nu poate fi decît aeroportul internațional Istanbul. Iată, ca o confirmare, un turbojet uriaș, un *„Boeing“* patru motor, venind din Asia, se înscrie în sistemul de aterizare deasupra noastră. Controlez punctul estimat pe hartă. Este ora 09.35 și ne aflăm la travers Yieșilköy. La nordul acestui port se află unul din radiofarurile aeroportului. Vizibilitatea la cîteva cabluri, presimt uscatul și după hartă știu că în curînd vom vedea insulele arhipelagului Prinkipo. Pînă la Istanbul mai sînt doar 8 mile marine. Vîntul își respectă programul cu o perseverență vrednică de o cauză mai bună. Între 08.55 și 11.35 calm plat în pîclă. Ne facem toaleta. Mă scald în albastrul greu al Mării Marmara. O știu, pentru ultima oară în acest voiaj. Lejer, schimb focul de drum cu genovezul 2. Vreau suprafață velică mare, să pot specula fiecare adiere.

Acum, cînd presimt sfîrșitul periplului în Marmara, încerc regretul și gustul amar al unui timp concentrat în peripeție și acțiune, care nu mi-a dat răgazul să înțeleg și pătrund, să cobor în legendele și miturile acestor locuri peste care s-a scurs o bună parte de istorie împletită pe două continente : Asia și Europa. Mă scald în-

cercînd să-mi scot din trup osteneala leşioasă. Să mă spăl de coşmarul somnului măsurat în minute. Să uit bulbul negru al navei aceleia negre, venind spre noi între două jerbe fosforescente de spumă. Să-mi scot din pori umilinţa de victimă neajutorată, atunci cînd vîntul cade şi rămîn în calm plat fără să pot manevra ; după ce am avut la dispoziţie, supusă la o simplă apăsare pe maneta de gaze, o herghelie de 1 350 C.P., capabilă să mă poarte de la sol în troposferă cu o mie de metri pe minut, sau măcar caii putere ai „Daciei 1300" E.I. întreţinuţi impecabil de nea Vlad Giurgea, cu care feresc imprudenţele aşilor rurali ai volanului. Şoferii de duminică sau de Ilfov si beţivanii de sîmbătă seara. Trecerea aceasta de la atotputernicia zeului motor, excluzînd pînă şi participarea celor 12 C.P. ai „Veterok"-ului, la forţa discreţionară şi capriciile vîntului, este de fapt o schimbare fundamentală de concepţie, pe care nu vreau s-o accept.

Detest profund statutul de victimă. Comoditatea laşă, conformismul plîngăreţ, slugărnicia rotunjită în temenele, ratarea înecată în produsele monopolului de stat asupra alcoolului...

Apa sărată de Marmara face bine la splină.

La 11.35 se ridică o boare de vînt. Longin tangonează genovezul 2. Navigăm, mai curînd plutim uşor, ajutaţi de contracurentul de care-mi povestise comandantul Ghiţă Costache la plecare, ţinînd velele în foarfecă. Deci, de notat, s-a stabilit vîntul de sud. Este o excepţie şi ca orice excepţie merită să fie supravegheată. Urcăm spre Istanbul cu 3,9 Nd pe loch. Nu vedem încă la coastă din pricina pîclei. La 12.10 primul semn că am intrat în zona de agrement a megapolisului. Un papuc zburător sfîşie mătasea azurie a mării la două cabluri în babord. La 12.50 îmi confirm exactitudinea navigaţiei estimate. Insula Sivriada, insula de marmoră a pescăruşilor, se prezintă la întîlnire în prova tribord. Ar trebui să jubilez. Îmi cenzurez bucuria. Deocamdată vîntul ne duce direct la gura Bosforului. Este un vînt nelalocul lui, care mă face să gîndesc cutezător chiar la urcarea strîmtorii. Vînt de harem, perfid. Ne lasă net la ora 13.35. Mai avem 5 mile

pînă la gura Bosforului și obligatoriu, o rezervă solidă de nervi din oțel. Știu ce urmează. În consecință aștept vîntul de nord-vest. Aici s-ar putea să fie de nord-est. Oricum ar fi, asta înseamnă volte. Și orice ar face, asta înseamnă să-mi găsesc un port cunoscut, în care să intru numai cu vele. Acest port trebuie să fie pe coasta europeană, în plin Istanbul, pentru a putea ajunge la Consulat sau la Agenția Navrom, spre a găsi fie un mecanic de *„Veterok"*, fie o navă românească la remorca căreia să urcăm Bosforul. Portul va fi Kumkapî. Îl cunoaștem. Răspunde tuturor întrebărilor mele. Iată și vîntul de nord-est. Puternic și dominator. Venind de la Istanbul-Usküdari. Longin scoate tangonul. Țîșnim cu 5,5 noduri. Pun prova pe coastă, la est de Bakîrkőy. Se recunosc fabricile de la periferia Istanbulului. Identific fabrica de ciment de la Zeitinburnu, turnul Mermer și în pîcla bîntuită de vînt văd vechile periferii din vest ale Bizanțului și Constantinopolului. Reconstitui Edikule-Kapisi. Cum va fi văzut cerul acesta Constantin Brîncoveanu ? Sau ceilalți voievozi atîrnați în cîrligele înfipte în coaste, înaintea decapitării ? Sistemul de convingere al imperiilor dintotdeauna : teroarea. Cerul este decolorat. Marea se acoperă de berbeci. Sînt traumatizat, mă încearcă o revoltă surdă, necruțătoare. Parcă aș fi asistat neputincios la martiriul Brîncovenilor și aruncat pe velierul acesta minuscul aș încerca să restitui tardivul, inutilului.

Volte după volte care macerează școta genovezului. La 15.05 vedem prin pîcla viorie minaretele Moscheii albastre și ale Sfintei Sofii. Istanbulul vechi este acolo, în măreția fascinantă a minaretelor și a cupolelor, a istoriei și a misterelor. Iată vapoarele dezafectate din rada Kumkapî. Iată caicele. Iată puzderia de bărci ale pescarilor de ocazie. Iată bărcile cu motor tăind rada în toate direcțiile. Ca să ajungem la Kumkapî este nevoie să urcăm spre Enimahalle, mult în golf, apoi prin volte scurte între cheu și vapoarele din radă să dublăm portul pescăresc, pînă cînd cu vînt din tribord și dinapoia traversului

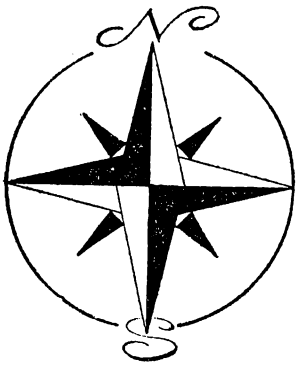
să putem intra la adăpost, păstrîndu-ne viteză pentru manevra de acostare.

Vîntul are 6—7 metri pe secundă. Voltele sînt anevoioase şi zgîrcite. Cîştigăm cîte un cablu muncind cu obstinaţie. Iată o barcă automobil cu un „*Johnson*“ de 100 C.P. la pupa. Am ideia nefericită s-o chem, pentru a cere relaţii în legătură cu existenţa unui mecanic de motoare nautice la Kumkapî. Sînt doi bărbaţi şi o femeie tînără, cu părul vopsit tutuniu după moda istanbuleză. Virează din viteză şi vin bord la bord, lucru absolut stupid pe berbecii afurisiţi care freacă bărcile şi proiectează pupa binevoitorilor în motorul nostru oropsit. Tinerii ne scriu numele celui mai O.K. mecanic şi cîteva rînduri de recomandare. Sub privirile noastre pline de invidie, trag la sfoara de start şi motorul demarează vijelios. Voltă după voltă cu spectacolul colorat de sîmbătă. Cheurile pline de plimbăreţi şi pescari, apa plină de bărci încărcate cu stavridari. Longin se însărcinează cu supravegherea lor spre a evita o coliziune. Dublăm o navă mixtă, burduşită de plimbăreţi, ne strecurăm printre bărci, manevrăm scurt şi energic, apoi o ultimă voltă în gura portului şi, tensionaţi de manevră, intrăm evitînd lanţurile ancorelor, bărcile, caicele şi tot ce pluteşte în înghesuiala aceea de bazar nautic. Găsesc un loc gol la cheu, în prova unei prea frumoase nave albe, care poartă în carnea lemnului o cicatrice proaspătă şi nevindecată de pitură. De pe dunetă un om mă priveşte sumbru.

— Este proprietarul navei pe care-ai abordat-o, spune Longin şi aruncă barbeta celor de pe cheu.

Sînt destîns şi bucuros de reuşita manevrei. Sar pe dale, puţintel nesigur pe tălpi, omul a coborît şi el, îl iau de braţ şi fără să-i dau rînd la vorbă îi mimez coliziunea, o arăt pe nevinovata şi pura „*Hai-Hui 2*“, ameninţ cu pumnul, mă căinez, mă arăt pe mine însumi în chip de vinovat, omul surîde, îi strîng mîna, ne batem pe umeri ca nişte „captani“ serioşi ce sîntem şi abia după aceea realizez că Longin a legat iahtul la babale şi că de fapt am ajuns la Istanbul.

TRISTUL EPISOD „SCĂENI"



Duminică 20 iulie iahtul *„Hai-Hui 2"* este legat la cheul de vest al portului pescăresc Kumkapî şi echipajul lui habar nu are că este duminică. Caietul de cart şi Jurnalul de bord au notat conştiincios datele şi zilele, căutăm răbdurii şi cu toată evidenţa nu reuşim să stabilim dacă este sîmbătă, duminică sau luni. Oboseala. Longin îşi aduce aminte că are un „Mers al trenurilor" şi în acel „Mers", un calendar. Sîntem salvaţi. Este duminică toată ziua. Slabă nădejde să găsim pe cineva la Consulat sau la Agenţia Navrom. Am nevoie să mă bărbieresc, să mă spăl de sare şi oboseală, apoi să mă rup de viaţa portului pentru a determina punctul faţă de posibilităţile de manevră, banii disponibili şi resursele locale. Longin a aranjat iahtul, a pregătit micul dejun şi bîntuie cheul să vadă pescarii întorşi din larg cu caicele pescadoare. Obiectivul principal al acestei etape de marş este urcarea Bosforului.

Cu velele, imposibil. Trafic dens, curent puternic, la cap Arnavutkioi atingînd 4 noduri, vîntul dominant de NE, adică din prova.

Rămîn trei soluţii : motorul propriu, remorcajul unei nave româneşti, orice fel de alt remorcaj : din bunăvoinţă, plătit cu mijloacele bordului, adică pînă la 2/3 din valoare în bunătăţile de la cambuză, 1/3 în lirele pe care le mai avem asupra noastră şi benzina stoc intangibil pe care o evaluăm la valoarea de 2 700 lire, fără să ştim că de la trecerea noastră spre sud, preţul ei crescuse, după cum crescuseră pînă la dublu preţurile la transportul în comun ; sau un remorcaj organizat de iaht-club „Moda". Primul obiectiv este motorul propriu. Odată pornit, cu motoristul la bord, l-am duce pe acela pînă la Büiükdere, unde să ne aştepte timpul necesar forma-

lităților, să pornească din nou și să-i plătim omului ziua de muncă și transportul înapoi, pînă la suma de 2 000 lire. De la Büiükdere la Marea Neagră am ajunge repede, chiar dacă ar fi să rămînem în pană și să recurgem la ajutorul velelor. Indiferent ce altă soluție am adopta este nevoie de un consult cu comandantul de cursă lungă Mirea șeful Agenției Navrom, care s-ar putea să aibă știri și despre celelalte două iahturi românești *„El Constanța"* și *„Traian"*. Poate am realiza la întoarcere, ceea ce n-am realizat la plecare, o navigație în formație de trei iahturi. Poate că Mache ar putea foarte ușor pune la punct motorul și ne-am remorca reciproc pînă la ieșirea din Bosfor. Oricum va trebui să ajung la Consulat, să-l găsesc pe comandantul Mirea și să gîndim o soluție. Este o căldură de iad. Longin rămîne de vardie. Poartă pantalonaș scurt, celebri papuci de plajă și cînd îl sîcîie soarele, cipiliga albă. Își va scrie ilustratele. N-am să întîrzii. Istanbulul duminical își pierde farmecul datorat zeului atotputernic numit „comerț", abandonîndu-se soldaților învoiți și negustorilor ambulanți. Longin mă dotează cu mărunțiș pentru autobuz. Înving greu tentația absurdă și stupidă de a practica politica struțului. Adică de a mă camufla la bord, așteptînd ca providența să ne ia sub aripile ei ocrotitoare. Singura providență foarte activă sîntem noi înșine. Îmi înving și sentimentul acela pudibond care-mi șoptește că este duminică, oamenii sînt plecați în *week-end,* sau pur și simplu se odihnesc, că dau buzna și alte fineturi de genul acesta, cu atît mai mult cu cît n-am găsit decît rar la oficialitățile noastre peste hotare amabilitatea măcar de circumstanță, care să te degajeze din stînjeneală.

Urc pe cheu, căutînd umbra firavă a unui platan prizărit. Vine tîrziu autobuzul 94. Pun 5 lire în pușculița șoferului care-mi arată degetele dreptei, răschirate plastic. Deci, încă 5 lire. Bravo. Am păsit cu stîngul și nici măcar nu este marți. Venit din largul răcoros mirosind a iod și a aer saturat de oxigen, respir ca un pește aruncat pe trotuar și asud ca un sclav sub bici. Mi se umezește morga de skipper, de data asta fără pipă. Nimic nou la Istanbul în afara mulțimii duminicale, a mașinilor militare și a

abundenței patrulelor cu degetul pe trăgace. Urc pedestru pînă în piața Taksîm, punctul de reper de unde găsesc imediat Consulatul. Ușa masivă, dată proaspăt cu lac, se întredeschide parcimonios după ce insist la sonerie. Am obiceiul militar de a judeca lucrurile și din punctul de vedere al interlocutorului. Probabil atentatele și terorismul au creat aici o anumită psihoză, dublînd prudența. Îmi declin calitatea, spun cine sînt, adaug că n-am gînduri rele și pînă la urmă sînt primit în holul răcoros. Nu pot transmite în țară știri despre croazieră. Telexul este defect. Un pahar cu apă ? Mda ! Mi se dă circumspect un pahar cu apă. Telefon comandantului Mirea ? Mda... Comandantul este plecat la plimbare cu copiii. Se reîntoarce peste un ceas. A nu ! Nu se poate să aștept în holul răcoros. Să mă plimb un ceas și să revin. Am senzația că sînt bănuit de intenții asasine. Sau măcar subversive. Ciudat mod de a primi cetățeanul român ajuns sau neajuns la ananghie într-o țară străină.

Ies în iadul de afară și joc rol de turist prin forța împrejurărilor. Admir grupul statuar dedicat lui Atatürk, generalilor și oștenilor săi, în maniera grăitoare a secolului trecut, cartierul este al agențiilor marilor companii aeriene, cu vitrinele transformate în minimuzee șocante, obiecte de artizanat fin, adevărate opere de artă, superbe fotografii în culori, peisaj, ori femei și bărbați cu fizionomii reprezentative ; al cafenelelor, artizanatului scump, prețios, al florăriilor exuberant tropicale, al buildingurilor în oțel și sticlă — radio-televiziunea-opera — cobor pe *Gümüşsuyu caddesi,* pe sub platani și castani umbroși. patrulele cu berete albastre filează zidurile clădirilor și ale gardurilor masive, ora de așteptare trece lamentabil, apoi conversez cu comandantul Mirea. Va veni mîine la iaht cu un mecanic. Nici celorlalte două iahturi nu le merg motoarele. Vor urca Dardanelele la remorca unei nave românești. Se pare că sînt la Çanakkale. Mulțumesc pentru ospitalitatea cîtă a fost și hotărăsc să folosesc mijloacele de transport în comun. Hotărîre cel puțin hazardată. Fiind duminică nu circulă decît jumătate din parcul de autovehicule. Drept pentru care aștept alt ceas

în stația de troleibuze, sub indicatorul „Topkapî". Troleibuzul care se arată este cvasideșert.

Coborîrea spre podul Atatürk pe străzile abrupte și înguste este un record în materie de conducere. Urcăm bulevardul Atatürk și, spre surprinderea mea, în loc să virăm la stînga pe *Sehzadebasi caddesi*, ținem bulevardul pînă întretaie *Ordu caddesi* și de aici pe *Millet caddesi* punem prova pe nord-vest, adică exact în direcția opusă celei sperate. Cum am plătit 10 lire, mă împac la gîndul că plimbarea asta prelungită acoperă măcar parțial prețul pipărat al transportului. Intrăm într-un labirint dominat de ruinele zidului bizantin și-mi dau seama că mă aflu în partea opusă palatului Topkapî, și anume la poarta Topkapî, vechea *Porta Romanus*, practicată în zidul de apărare al vechiului Constantinopole.

Cobor direct într-un bîlci uriaș, plin de praf, dominat de rumoarea mulțimilor venite să vîndă, să cumpere și să se distreze. De jos din asfaltul străzii, pînă sus pe ruinele venerabile sînt îndesate corturile și tarabele neguțătorilor. Ale celor cu tragere la semn. Cadîne și ieniceri, cămile și elefanți, călăi care decapitează, îmblînzitori de șerpi, totul pus în mișcare de glonțul armei cu aer comprimat. Ale negustorilor de veselă și oale, de ceainice și ciubuce, ale sutelor de neguțători de încălțăminte, blugi, haine și pardesie, cravate avînd pictate femei goale sau jucători de fotbal, plapume și așternuturi, saltele, mărgele, barișuri, mătăsuri, iminei, trec negustori de bragă și simigii, mașinile urcă pe trotuare să ferească autocarele, un tîrg al Moșilor unde se întîlnesc meșteșugarii, produsele industriei de larg consum, fierarii și marochinerii, breslașii care vin din tată-n fiu la acest tîrg probabil duminical, onorîndu-și meșteșugul la superlativ. Văd ceramică cu desen fin, în culori pastelate, văd vase de cult din aramă, văd mii de panere lucrate meticulos, pline de fantezie, văd pogoane de mătăsuri colorate și ametit de strigătele tarabagiilor, ghiontit, plin de praf, asudat, mă rup de bîlci pentru a-i oferi lui Longin o după-amiază istanbuleză.

De data asta iau autobuzul pentru Aya Sofia, fac rondul de rigoare : Moscheia albastră, de fapt geamia

Sultanahmet hipodrom (Akmeydanii) sau Piaţa cailor, adică parcul, de pe locul fostului hipodrom bizantin, Sfînta Sofia, splendida şi plina de reverie nostalgică fîntînă Ahmet III, cobor la poştă, pun ilustratele la gară şi cu autobuzul ajung la Kumkapî. Îi povestesc lui Longin isprăvile zilei şi-l îndemn să profite de timpul liber. Iahtul este oglindă, totul aranjat, bravul meu coechipier n-a trîndăvit o clipă. Mîncăm supă, carne în suc de roşii pe un munte de pilaf, deci sîntem în acord cu gustul locului şi ronţăim ultimele cornuleţe umplute. Longin se poartă ca o gazdă prevenitoare şi atunci cînd nu-i ceri să ţină iahtul cu prova în vînt este un om fermecător. La masă îmi etalează teoria centurii de siguranţă, de fapt un ham cu nu ştiu cîte catarame, incomod la harnaşat şi purtat. Dacă el cade peste bord, nici o problemă. Skipperul face manevra de om la apă şi-l recuperează. Dacă skipperul are fantezia nefericită să cadă peste bord, Longin nu-l poate recupera. Atunci şi skipperul şi doctorul sînt pierduţi. Deci grija lui nu este atît de altruistă cît am crezut-o eu. Să iau aminte şi să-mi pun centura. Este onest s-o fac. Cu chiu cu vai se hotărăşte să plece în oraş.

Rămîn să-mi pun la punct notele şi să fac o sinteză a ceea ce cred că este esenţial din punct de vedere iahting în Marea Marmara pe care-o găsesc ideală pentru turismul nautic.

Turcii au construit porturi excelent adăpostite, cu adîncimi suficiente, mai ales pentru traficul dens al caicelor. Cele două arhipelaguri : Prinkipo şi Marmara întrunesc pitorescul, specificul şi comoditatea, cărora li se adaugă ospitalitatea şi bunăvoinţa. Autorităţile sînt culante, apa se găseşte la fîntînile arteziene, piaţa este în general bine aprovizionată. Vîntul de NE dominant şi cvasicotidian în perioada de iahting. Coasta anatoliană de o frumuseţe sălbatică. *Propontida, Marmara Denizi, sea of Marmara* — confluenţă de istorie de la care se revendică o bună parte din civilizaţia greacă şi otomană, poartă rîvnită de marile puteri, loc legat de istoria Ţărilor Româneşti, lume contemporană şi în acelaşi timp străveche, cu pîcle dense şi greenuri, cu sate albe, pescăreşti,

izolate în golfuri idilice, cu delfini leneși și aici, cu Istanbul și cu pescari care dijmuiesc greu bancurile de scrumbii și stavrizi urcătoare spre Pontul Euxin. Duminică de iulie în portul istanbulez de pescari Kumkapî.

Luni 21 iulie. Azi noapte au plecat la pescuit caicele-pescadoare. Țipete, manevre, valuri care ne-au bătut de cheu. Este ora 6.30 și caicele se întorc din larg. Unul din ele ne presează binișor și zgîrie tribordul. Din nou țipete pe punți, alergătură, pescarii poartă costume de protecție ude, pline de solzi, punțile sînt ude și pline de solzi, miroase intens a pește și a gudron, plasele de pescuit sînt de-a valma pe punți, se văd lucind solzii albăstrii ai scrumbiilor și cei argintii ai stavrizilor, apar beneficiarii, așa cum apar pretutindeni acolo unde se desfășoară o activitate laborioasă. Autocamioane solide. Șalupe pîntecoase.

Prizăriți, jigăriți, flenduriți, bătrînii săraci cu pungile lor ponosite de nylon, așteptînd resemnați să se scoată plasele pe cheu, să se scuture și plieze pentru pescuitul de astă noapte. Poate vor reuși să adune cîțiva pești înainte de a fi alungați.

Mă fascinează repeziciunea cu care unul din pescarii mai vîrstnici țese năvodul rupt. Asistăm la ritualul cotidian, predarea lăzilor cu pește, plierea năvodului agățat de vinci, spălarea punților, pregătirea peștelui pentru hrana zilnică. Soarele scaldă minaretele într-o apă sîngerie. Metropola își trimite spre noi primul val de asalt al decibelilor. Este fascinant să poți opera disocieri pe microentități sociale, așa cum o poți face dintr-o perspectivă neutră, cum o avem noi la *„Hai-Hui 2"*. Viața caicelor-cargou, a caicelor-pescador, a atelierului de reparații, a cargourilor fără lucru, triste și murdare, a vînzătorilor ambulanți, a misiților și angrosiștilor, apoi ritmurile asincrone, rapide ale celor pentru care secunda înseamnă cîștig sau pierdere, de o lentoare infinită la cei care nu mai au nimic de pierdut și aproape nimic de cîștigat, totul pe fundalul orașului tentacular stăpînit de comerț și bănci. Pe cheu stopează un autoturism. Comandantul Mirea se ține de cuvînt. Aduce la bord un motorist

turc, care foarte curînd își declină competența. Rămîne o singură soluție. Să mergem la Agenție, să vedem ce navă românească trece astăzi spre Constanța și prin radio să stabilim modalitatea de a fi remorcați pînă la ieșirea în Marea Neagră. Longin rămîne la bord să mediteze asupra celor văzute ieri la Istanbul. Plec cu comandantul la Agenție. Este un examen de virtuozitate să șofezi în acest oraș unde viteza și imaginația depășesc cu mult conținutul regulilor de circulație auto, egalînd culanța și indiferența agenților semănați temerar în mijlocul fluxului dens al mijloacelor de transport de toate felurile, de la cotigă la superautomobil.

Este o plăcere să filezi faleza de la Kumkapî pînă la Topkapî, apoi să treci Cornul de Aur pe podul Galata și să ajungi în zona portului de pasageri, văzînd cum se rezolvă rapid o parcare într-un loc unde și o bicicletă ar pune probleme.

Comodă, luminoasă, Agenția Navrom devine operativă. Comandantul Mirea vorbește englezește, vorbește turcește, personalul este rapid, patronul simpatic și în cîteva minute aflăm că în jurul orei 16.00 va sosi să ia pilotul, nava *„Scăeni"*. Comandantul Mirea se însărcinează să-i comunice faptul că vom patrula în zona de unde va lua pilotul spre a ne arunca o remorcă.

Totul este atît de limpede, de simplu, de impresionant operativ, aparatura tehnică de radio comunicații atît de lucioasă, încît mă simt invadat de optimism. Comandantul se pune în situația mea și marinărește îmi oferă încă două soluții de rezervă : să aștept sosirea celorlalte două iahturi și să organizăm fie un remorcaj în trei, fie să montăm pe unul din iahturi un motor de 40 C.P. — un „Yamaha", care să ne autoremorce. Cum întrevăd posibilitatea ca sîmbătă 26 iulie să-mi întîlnesc promoția dacă *„Scăeni"* ne ia la remorcă, optez pentru această variantă. Amabil, comandantul Mirea mă conduce la Kumkapî cu mașina. Stabilim să ies din port la orele 12.00, ca de la orele 15.00 să patrulez în zona unde vin pilotinele, situată la sud de marele dig care închide bazinul Vămii pe coasta anatoliană.

Năvălesc pe punte plin de entuziasm. Vom trăi o experiență nouă. Că „*Hai-Hui 2*“ se comportă excelent la remorcaj am văzut-o după eșuajul de la Cap Karakova. Nu cred că Bosforul va fi urcat cu viteză mai mare de 10 noduri, ceea ce convine iahtului și skipperului. Ne pregătim de drum. Echipajul nostru de doi este și operativ și eficient, nu rareori comic. În zona spiritualului și a deciziei Longin este profund dilematic. La el ziua începe printr-o îndoială metafizică cu atît mai adîncă și disperată cu cît vîntul se apropie de alura „vînt strîns de bulină“. Skipperul este torturat de nevoia certitudinilor. Din această zonă a psihologiilor, poziție deosebită în morfologie. Longin folosește conjuncția condițională „dacă“, cu negația „nu“. „Dacă nu vine, dacă nu bate, dacă nu vrea, dacă nu etcetera“. Skipperul folosește curent o expresie cu două verbe la gerunziu „Văzînd și făcînd“, așa că la ora 12.10 se dă mola și ieșim cu vele din portul Kumkapî avînd pe loch 1 604 mile marine. Barometrul 760. Viteza dincolo de ecranul colinei, 6 noduri. Este o zi splendidă. O zi de iahting într-un peisaj mirific pe ochiul de apă înspumată care desparte Europa de Asia Mică, într-o aglomerație de nave locale, dominată la intervale mici de coloșii oceanici.

Planul de manevră prevede urcarea în volte la geamandura luminoasă care balisează epava petrolierului nostru la intrarea în Bosfor unde, fie că ne legăm, fie că patrulăm, vom aștepta nava „*Scăeni*“ și întîlnirea ei cu pilotina. Navigăm cu vînt de la travers. Avem în babord una din cele șapte coline ale Istanbulului, cu Sfînta Sofia și Moscheia albastră, Bosforul, Turnul lui Leandru și, în fundal, Galata. În tribord, arhipelagul Prinkipo și Propontida. În prova, golful Moda din Asia Mică și orașele satelit, începînd cu Üskütari. Curentul puternic și vîntul de la travers ne dau derivă mare; dar corectînd-o din vreme ajungem la înălțimea epavei petrolierului „*Independența*“ spre orele 15.

Fixez velele și trec comanda lui Longin. Mă duc la prova să pun la post barbeta de remorcaj. O amarez la baba și la cele două urechi ale piesei prova, astfel încît efortul

de tracțiune să nu acționeze într-un singur punct. Sînt mulțumit de alura pe care o ține Longin și la fel de mulțumit de modul cum am legat barbeta groasă, din parîmă sintetică. Cînd revin în cockpit, stupoare. Sîntem foarte aproape de arhipelag. „*Independența*" abia se vede, ora este 15.20 și posibilitatea de a scăpa întîlnirea cu „*Scăeni*", iminentă.

Curentul își făcuse datoria. Cu toată alura noastră savantă ne scursese în Marmara, mai bine de o milă. Știu că navigăm în ramura lui anatoliană și încerc prin volte să recîștig această milă afurisită. Fie că execut volte lungi, fie că le fac scurte, rezultatul este același. Reperele de la uscat îmi spun că, inexorabil, mă apropii de insule.

Longin mă vede cu fitilul aprins și-o șterge englezește în cabină să-și facă somnul de după amiază. Mai tîrziu mi-a mărturisit perfid, că a ascultat cu deliciu cea mai pitorească vorbire folclorică, venită de la cel care :

> „*se oripila cînd îmi scăpa uneori vreo expresie din jargonul studențesc, împrumutat de la Manuela*".

Atunci făceam o mutră lungă, plină de lehamite, bordul unui iaht este locul de întîlnire al unor gentlemani, ținuta limbajului curent și a îmbrăcămintii este de rigoare ; acum sper să sperii stihiile cu magia folclorului carpato-danubian, nu reușesc, în schimb îmi aduc aminte că la prima călătorie am urcat ușor această porțiune blestemată, într-un contracurent de pe lîngă coasta anatoliană. Drept pentru care facem volta (Longin a sesizat momentul psihologic cînd trebuia să apară) și punem prova pe golful Moda. Acele ceasornicului au înnebunit... Balize, le dublăm și iată vizibil linia de demarcație dintre curent și contracurent. Vîntul se menține și după obiceiul lui cotidian are tendința să se întărească. Cu fiecare voltă urcăm vizibil. Lăsăm în tribord golful Moda, Kadiköy, golful și cheurile de la Haydarpașa, stația terminus a liniile ferate anatoliene, de unde garniturile sînt ambarcate pe ferry și printr-o manevră largă dublăm epava petrolierului „*Independența*". Sîntem la locul de întîlnire

cu 30 de minute înaintea orei fixate. Răsuflu uşurat. Tăblăria epavei calcinată şi torsionată, smulsă sălbatic din încastrări, martirizată de explozii şi incendii, mormînt pentru echipaj, îmi face rău.

Am văzut epave de avioane, triste rămăşiţe ale aerodinamicei, investite cu duhul înălţimilor de cei care le pilotaseră. Am văzut şi mai tristele rămăşiţe ale piloţilor. Acolo lucrurile aveau durata exploziei. Aici masa enormă de fier neînsufleţit cu punţile la doi metri deasupra apelor se agaţă cu disperare de amintire, dăinuind într-un timp şi într-un spaţiu care nu-i este mormînt de ape, aşa cum, îndeobşte se întîmplă la larg.

Păstrăm reculeşi tăcerea solemnă, plină de pietate, datorată marinarilor morţi la posturile lor.

Apoi „*Scăeni*" nu vine la întîlnire.

Am brusc impresia că a trecut înainte de sosirea noastră. Folosim vîntul şi la adăpost, în contracurent, tăiem temerar provele navelor pe care le urmărim de cum îşi arată castelele la orizont. Ne lipseşte acut un radiotelefon. Începem să ne aclimatizăm vieţii din această porţiune limitată de apă, cuprinsă între malul european şi anatolian al intrării în Bosfor. Urmărim atenţi drumul navelor pînă în apropiere, clipa cînd apare pilotina, manevra acesteia, marşul ei cu babordul proptit în tribordul navei, urcarea pilotului, desprinderea pilotinei de nava care-şi turează maşinile şi graţia cu care aceasta se angajează în strîmtoare virînd în amonte. Urmărim şi participăm. De cum vedem nava la o milă în aval facem volta spre coastă. Cînd pleacă pilotina din port Harem sîntem în largul strîmtorii. Ori tăiem prova navei, citindu-i numele ; ori o dublăm cu acelaşi scop. Cunosc şi recunosc de departe navele româneşti. După formă, pitură, dispunerea castelului, semnele Navrom-ului de la coş.

Mă induce în eroare un mineralier grec peste care dăm buzna şi la ora 17 vedem din ce în ce mai limpede silueta unei nave româneşti. Volta. Îi cădem în prova. Este petrolierul „*Dacia*" care tîrăşte o parîmă la pupa. Ura. Probabil „*Scăeni*" a trecut şi ne remorcă „*Dacia*". Semne frenetice de la noi. Cineva de pe comandă ne răspunde evaziv. Pi-

lotina 19 neagră, botoasă ca un guvid, burdușită de anvelope face manevra. „*Dacia*“ urcă Bosforul. Rămînem. Cu disperarea dîndu-ne tîrcoale. Începe să însereze. Ce vom face la noapte ? Unde acostăm ? Dacă vîntul cade ? Intră în joc morfologia doctorului, transmisă skipperului. „Văzînd și făcînd“ înseamnă în cel mai rău caz o legare la geamandura epavei, ca mîine în zori să ațînem calea navelor românești.

De ce mă cramponez în acest monopol al pavilionului național n-o știu. Probabil că orice altă navă, cerîndu-i ajutorul, ne-ar fi remorcat. La 17.20 fac o schimbare de bord și scap școta focului care se smulge și din raiul babord, biciuind sălbatic aerul. Focul se încolăcește pe strai în partea superioară a acestuia, făcîndu-se balon. Bate, flutură, ne face mizerie. Longin se duce repede la prova. Trebuie să țin iahtul în vînt și curent, să supraveghez circulația și să-i ofer lui Longin poziție de lucru. Singurul lucru care ne lipsește este să apară „*Scăeni*“. Școta se încurcă, Longin o prinde și, neavînd altă soluție să mi-o paseze, le inversează. Focul s-a încolăcit cum știe el s-o facă, atunci cînd vrea să te sature de iahting. Funga încalecă straiul și Longin nu poate nici să-l descurce, nici să-l coboare. Iată Pilotina 19. Strig și le fac semne. Virează și stopează în vînt. Jucăm pe valuri. Strig din nou : „*Scăeni*“. Habar n-au. Ne fac semn că ne iau la remorcă. Îmi arată radiotelefonul din cabină. Nu ne înțelegem decît parțial. Îmi face impresia că vorbesc cu „*Pilotajul*“ și acesta le dă relații despre „*Scăeni*“ pentru că cer parîmă asigurîndu-mă într-un fel că pe noi ne căutau.

Din clipa cînd consimt să dau parîma pentru remorcaj, începe calvarul. Un iaht cu vele rămîne ceea ce este, atîta vreme cît nu intervine nimic din afară și mai ales brutalitatea mecanică a navelor cu motoare puternice.

Verific pe pielea mea, groaza skipperilor de veliere de a cere ajutor navelor în mare. Longin dă barbeta care se agață în lanțul uneia din anvelope. Spre a o elibera cei de pe Pilotina 19, în echilibru precar pe hula puternică, trag iahtul bord în bord. Balconul prova se agață la rîndul lui de același lanț. La o cădere pe val, o parte din

tălpile balconului sînt smulse din şuruburi. Balconul se îndoaie.

Îmi vine să urlu. Mă duc la prova. Inutil. „Captan"-ul îmi spune că mă duce la „Pilotaj" pentru a vorbi la radiotelefon cu agentul. Longin mă întreabă dacă lăsăm velele. Nu este timp de manevră. Trebuie să stau la eche. Mi-e frică să nu-l lovească ghiul în remorcajul brutal şi cu viteză. Longin încearcă să blocheze cu trupul bătaia nebună a focului. Eu ţin ghiul la mijloc. Longin se loveşte crunt în ancoră. Piciorul îi sîngerează.

Blestem ideia cretină a remorcajului care ne umileşte şi brutalizează şi care, probabil, ne va secătui financiar, după ce va termina de smuls accesoriile bordului. Intrăm val vîrtej în portul Harem la sudul oraşului Üsküdari, pilotina stăpînă pe un stop spectaculos cu motorul, noi într-o viteză inerţială gata să ne transforme în ţăndări la impactul cu cheul. Fac semne disperate să se moleze remorca, sînt recepţionat şi pe un arc de cerc larg acostăm precar la un ponton înalt din beton, dublat spre apă de stîlpi din lemn prinşi cu buloane ieşite în afară, scoabe şi cuie. O pacoste întreagă menită să rupă, să zgîrie, să percuteze. Fixăm baloanele, aruncăm parîmele unor curioşi şi mă caţăr penibil pe nişte anvelope puse la înălţimea unui bordaj de *ferry-boat,* pentru a amara iahtul, urmat de Longin. După ce terminăm, Longin coboară la bord pentru o operaţie stupidă. Baloanele de acostare nu pot proteja bordul decît atunci cînd sînt presate de grinzi. Cînd valurile stîrnite de trecerea navelor, de intrarea şi ieşirea pilotinelor schimbă poziţia iahtului, baloanele cad între grinzi şi buloanele pot deveni pericole de moarte. Rolul lui Longin este să împingă iahtul, de cîte ori valurile îl izbeşte de grinzi.

Mă duc la „Pilotaj" pentru a mă lămuri, în vreme ce un marinar de la *„Pilot 19"* vine să ne ceară o sticlă de whisky. Bravo. Am început bine. Îi cer scule spre a repara balconul. Este nemulţumit că nu mă execut. Puteam intra în Port Harem numai cu velele, cu iahtul neatins, remorcajul brutal m-a tensionat, whisky nu am la bord şi insistenţa insului mă enervează. Nu mai ştiu nici măcar limbajul meu universal, aşa că plec la „Pilotaj", lăsîndu-l

să se descurce cu Longin. Aici sînt o groază de funcționari, care cu pistoale și în uniformă, care civili, o sală a piloților de unde sînt îndreptat la etaj și acolo găsesc un tip roșcovan, pistruiat și binevoitor, toată lumea știe engleza, nimeni nu cunoaște franceza, pînă la urmă oamenii se aglomerează spre spaima mea, serviciile diversificîndu-se astfel încît fiecare membru al comunității de serviciu să aspire la o mică atenție.

Unde ești, Gelibolu ? Unde ești atotputernice și universal factotum Yakup Aksoy ? Cineva caută în registru numărul de telefon al Agenției, altcineva telefonează, altcineva caută în registrul de pilotaj dacă nava *„Scăeni"* a trecut sau nu și la ce oră este anunțată. Oricum, am stabilit un contact. Oricum voi ști ce este de făcut în următoarele ore. Oricum vin în contact direct cu locul de baștină al bacșișului, cu una din mentalitățile megapolisului de pe malul Bosforului, reactivîndu-mi pe loc știința milenară de a mă proteja de această avalanșă de obligații create în lanț. Îl căptușesc în gînd pe inginerul-motorist cu toate epitetele ornante la îndemîna unui bun cunoscător al limbii române, motorul are o chichiță stupid de simplă, rezolvabilă pe loc, care, remediată, ne-ar fi scutit de calvarul abia conturat și asigurat că voi fi ținut la curent cu evoluția navei *„Scăeni"*, mă întorc la bord, schimbîndu-l pe Longin „în munca de prevenirea abordajului la cheu".

Sînt oameni binevoitori care îmi spun că pe acest loc va înnopta *ferry-boat*-ul care tocmai acostează de partea cealaltă a cheului. Înveselitor. Făcîndu-mi punctul în spațiul operațional, constat cu amărăciune că este destul de precar. În partea opusă a bazinului sînt scufundate două nave. Aflăm că se ocupau cu contrabanda, că n-au răspuns la somația vedetelor grănicerești, că marfa a fost confiscată, echipajele întemnițate și ele scufundate cu lovituri de tun. Navigau sub pavilion panamez, de complezență. Dincolo de acel dig este un alt bazin, unde se află cîteva barje. Cheul din fundul acvatoriului protejează șalupe de toate sorturile, sus se află un șantier, apoi o piață-parcaj, un local, pontonul unde așteaptă echipajele pilotinelor, un debarcader pentru șalupele de pasageri, pe brațul acesta al digului clădirea modernă a „Pilo-

tajului" şi debarcaderul *ferry-boat*-ului, dincolo de cheu un ancoraj pentru cargouri. Pe înălţimea unei coline abrupte, fosta cazarmă a ienicerilor *„Selimiye"*, o clădire enormă, galbenă, în patrulater, cu turnuri ascuţite la fiecare colţ, putînd să adăpostească cîteva mii de soldaţi.

Punctul la bord mai puţin pitoresc. Lucrăm să repunem balconul în dreptul lui de a-şi folosi tălpile. Nu reuşim. De sus ne pisează cel cu băutura. Îl ignor. Îmi dau seama rapid că toată lumea, atît la „Pilotaj", cît şi la bordul pilotinelor lucrează în ture şi că, dacă fiecare tură îşi face aprovizionarea de la *„Hai-Hui 2"*, rămînem precum Ţările Româneşti în vremea fanarioţilor.

Cum promisiunea este promisiune şi în Port Harem, Longin pleacă în căutarea călcătorului de Coran spre a-i da vodkă. Ultima sticlă. Bag de seamă că cei din turnul „Pilotajului" au văzut cînd Longin a debarcat cu recipientul. Se prezintă un reprezentant care ne atrage atenţia că iese din tură ; dar că ne-a recomandat schimbului care se va ocupa de noi. *„Scăeni"* este anunţat spre orele 23.00. Am bănuiala că pehlivanul a ştiut-o de la început. Prezenţa lui este semnificativă. Longin uşurează cambuza cu două cutii de ness.

Cade întunericul.

Văzut de peste Bosfor, Istanbulul pare un oraş din „O mie şi una de nopţi". De la noi spre coasta europeană este o pînză de apă neagră, brăzdată de siaje, care reflectă milionimea de lumini a celor două continente într-un joc straniu de refracţii, ca şi cînd pe fundul strîmtorii ar arde puzderie de vetre cu jărăgai care la rîndul lor şi-ar reflecta lumina roşie în altă puzderie de rubine uriaşe, plutind neverosimil între ape şi din aceste focare sîngerii lumina tremurătoare ar percuta faţa interioară a oglinzii Bosforului, reverberîndu-se din miliardele de faţete ale acesteia într-un joc mirific, de basm oriental. Peste această suprafaţă umbroasă electrocutată de jocul fascinant al culorilor stinse, alunecă în toate sensurile conturele şi punţile iluminate ale navelor de pasageri, luminile de drum ale şalupelor şi caicelor, ale barjelor şi cargourilor.

În planul doi se vede intrarea în Cornul de aur și farurile automobilelor, ori stopurile lor, subliniind faleza mai jos decît lampadarele cu neon albăstriu. Urmează o pată de întuneric, deasupra căreia se decupează din cerul înstelat minaretele și cupolele Sfintei Sofii și ale Moscheii albastre, tighelite cu becuri multicolore, plutind în lumina de amurg a proiectoarelor. Totul pe cortina reclamelor și a lampadarelor orașului, o pastă fosforescentă deversată în cer, conținînd o infinitate de planuri eșalonate în adîncimea din ce în ce mai opacă a fundalului, zeci de cortine succesive alunecînd din griuri argintii spre griuri opace și negru de smoală. Tot acest peisaj feeric, sfîșiat de mugetul sirenelor, ori ecranat de silueta silențioasă a unei nave uriașe trecînd fantomatic în aval, ori străbătut vag de izbucnirea unui tonomat, apoi din stele cade o brumă cosmică și noi ne echipăm pentru cartul umed al remorcajului de noapte. Iată *„Pilot 19"* se prezintă să ne ia la remorcă. Manevra este dură și brutală. Le dăm parîma de remorcaj. Timonierul demarează ca la curse. Ieșim din acvatoriu gata să încălecăm pupa pilotinei care face slalom brutal, reduce și pune motorul fără să țină cont de inerția noastră. Pericolul abordajului este iminent.

Îl trec pe Longin la eche, rugîndu-l să țină iahtul în tribordul pilotinei și mă preling la prova să apăr iahtul de coliziune, să primesc bandula și să leg remorca. După ce filează două nave tatonîndu-le, pilotina face un rondou și se apropie în tribordul unei nave gri, pe care o recunosc cu o explozie de bucurie intempestivă.

Este *„Scăeni"*.

Nava în care ne-am pus toate speranțele. Se produce un scurt circuit paralizant, între imaginile rulate pe retină și fluxul eruptiv al bucuriei care sparge îndoielile, teama de a nu rămîne sechestrat la Port Harem, de a nu fi decavat, de a pierde timpul inutil. *„Scăeni"* bucolic și familiar, cu flori puse în cutii de conserve sau ghivece în hublourile de la cabinele echipajului, cu forma cunoscută a castelului, devine prin apropierea pilotinei un gigant de oțel gata să ne facă țăndări.

Longin se comportă excelent. Ține iahtul paralel cu bordul lui „*Scăeni*", văzut de la noi, de o înălțime zdrobitoare. S-a comunicat cererea de remorcaj prin agent și pilotină. Pilotina acostează.

Aud vorbindu-se românește. Un spasm al inimii. În sfîrșit. Într-un fel sîntem acasă. „*Scăeni*", aripa ocrotitoare, forte, a patriei. Strig spre punțile înalte, văzute de mine, sub stele.

— Sînt iahtul românesc „*Hai-Hui 2*", în dificultate de manevră, vă rog dați-mi o parîmă și remorcați-mă pînă la ieșirea din Bosfor.

Tropote pe punte. Văd cîteva capete plecate spre noi. Apoi o voce metalizată prin porta-vocea electrică :

— Atenție, batem bandula.

Am precauția instantanee de a mă retrage pe cabină, între sarturi. Aud vîjîitul bandulei și pocnetul loviturii la puntea prova, cu o exactitate care mă umple de încîntare și mîndrie. Bravo, marinar. O prind. De sus mi se strigă : — mola. Pilotina ține bord în bord cu „*Scăeni*". Apa fierbe în jurul nostru. Molez și parîma grea coborîtă din pupa lui „*Scăeni*" începe să vină la mine. Nu-mi închipuiam că mă va obliga la o muncă de ocnaș. Simt parîma venind și parcă mă dopez cu un stimulent de reacție fulgerătoare. Trebuie să leg parîma la parîma noastră de remorcaj, înainte ca pilotina să ne lase în seama lui „*Scăeni*".

Cele trei nave urcă Bosforul în trinom. Longin veghează să nu atingă bordul cargoului cu cruceta. Parîma este udă și murdară de gudronul apelor portuare. Trag ca la edec. Dintr-o dată o altă voce, autoritară, care reia interogatoriul. Cine sîntem și ce vrem ?

— Sînt scriitorul Radu Theodoru, motorul iahtului nu funcționează. Sîntem într-o situație mai mult decît dificilă și vă rugăm să ne remorcați pînă la ieșirea din Bosfor.

Vocea :

— Nu sînt de acord. Marea este agitată. Curentul puternic. Pe întuneric este periculos. Cine răspunde dacă se întîmplă ceva ?

— De viața noastră răspund eu !

Realizez fulgerător felul cum tipul de la etajul trei al turnului său metalic ne umileşte. Abia facem o pată de umbră pe apă. El vorbeşte normal în porta-voce, eu ţip din fundul bojocilor, abia ţinîndu-mi echilibrul pe puntea îngustă, fără balcon, săltată de siajele navei şi pilotinei, trăgînd de parîma grea ; el are la dispoziţie motoare puternice, specialişti, confort, echipaj, aparatură de ultimă oră, noi stăm ca doi oropsiţi pe o coajă de nucă, vina nu este nici a lui, nici a noastră, nu asta se discută, se discută raportul uman, marinăresc şi compatriot. Se pare că numele meu l-a iritat.

— De tot ce se întîmplă la nava mea răspund eu, zice porta-vocea.

— Tovarăşe comandant, nu puteţi lăsa un iaht românesc în dificultate printre străini. Abia încercăm să facem iahting. Să ieşim în lume.

Porta-vocea :

— Ascultaţi-mă pe mine. Este riscant. Nu-mi asum răspunderea. Cunosc marea.

— Vă garantez. Nu se va întîmpla nimic.

— Fila parîma ! Nu se poate !

Pauză de sens. Apoi ironia din porta-voce :

— Nu-mi pot permite să lipsesc literatura română de un scriitor valoros. Fila ! Aşteptaţi pînă mîine. Vorbesc cu agentul să vă remorce altă navă românească.

— În orice caz vă mulţumim de grijă, îi spun, mi-e scîrbă şi ştiu că m-a con idat cu un confrate care n-a prea menajat categoria în care cel de sus s-a autoînscris cu suficienţa unei răzbunări cel puţin stupide şi, oricum, lipsită de glorie.

Arunc parîma în Bosfor. Sînt îngrozitor de obosit. Pilotina se îndepărtează de navă. „*Scăeni*“ urcă Bosforul liber de orice răspundere în plus. Trec la eche. „Captan“-ul de la *Pilot 19* se arată şi nervos şi grăbit.

— Nimic din toate astea nu s-ar fi întîmplat, dacă echipajul rămînea la post, îl moralizez pe bietul Longin şi aş vrea ca sărutul dat dezertorilor să-i facă cel puţin crampe. Toată feeria nopţii pe Bosfor se face cioburi.

PURGATORIUL, SAU ESCALA FORTUITĂ LA PORT-HAREM

Stau la eche urmărind cum se produce vizibil o disociere a eu-lui, ca şi cînd un aparat inventat de mine într-o carte de anticipaţie : „cinemafotosensul", ar capta imagini clare ale acestei partajări interioare, transmiţîndu-mi-le pe retina deopotrivă captatoare a imaginei realităţii căreia îi aparţine *„Hai-Hui 2"*. Imperfecţiunea comunicării prin scris, a transmiterii semnelor de la un emiţător inconfundabil, cu o lungime de undă unică şi nerepetabilă, constă în servitutea succesiunilor prin care se construieşte întregul şi sugestiile acestuia. Servitutē a succesiunilor căreia i se adaugă servituţi adiacente : puţinătatea cuvintelor pluripotente; oboseala milenară a semnelor emoţionale, imposibilitatea realizării unităţii unei imagini altfel decît prin însumare de părţi, imposibilitatea de a transmite un semn multifuncţional care să însumeze culoarea, sunetul, volumul, spaţialitatea, forma, gustul şi mirosul ; deci rob al succesiunilor în emiterea complexităţii unitare a acelui moment la eche, mă sufoc în mine şi în fastul opulent al nopţii pe Bosfor.

Sub aparenta tăcere glacială a skipperului se operează ruperea de condiţia subalternă pe care acesta o acceptase, crezînd cu o naivitate stupidă în solidaritatea compatrioţilor, neglijînd una din ideile fundamentale ale iahtingului de croazieră : în orice situaţie contează numai pe tine însuţi. Mai mult decît atît, ca niciodată în viaţă, skipperul acceptase să joace rolul stupid al jumulitului într-o piesuliţă mercantilă regizată nu prea abil de oameni ai ciupelii mărunte, iar pe de altă parte rol de petiţionar sub bordul trufaş al marilor nave. Întîmplarea *„Scăeni"* a rupt vălul romantico-compatriotic, situînd skipperul în realitate.

Disocierea operează rapid sub vălul umed de lumină siderală.

Am abandonat prea ușor dreptul de a fi independent și suveran. Desigur, este întristător sentimental și întristător social și întristător național, să nu poți apela la ai tăi, aflîndu-te sub un cer străin. Experiența s-a consumat. Necesitatea cere cu insistență soluția salvatoare. Deci, mînă liberă autorității autocrate. Să-l scoatem pe maior din rezervă și să-l trecem la eche. Operația terminată simt real o mare ușurare. — Comanda la mine, îl aud mîrîind reconfortant. — Ordonați ! îi răspund. — Găsești soluții să te rupi de „Pilotaj" ! Gata cu telefoanele și cu „ajutați-mă ! Slavă Domnului, nu ești milog ! — Am înțeles ! — Îmi face impresia că trăiești un complex de instabilitate caracterologică ! ? — Probabil că exagerezi, maiorule ! — Fără tutuială ! N-am păscut bobocii împreună ! Nu-ți cer să-ți imobilizezi eul, te-aș condamna la moarte, dar să fii pînă la capăt artizanul acestui spectacol, ți-o ordon ! Mă duc să mă culc ! Mîine în zori îmi expui planul, măsurile luate, programul calendaristic. Executarea !...

Cum a devenit un reflex să execut ordinele maiorului, fără să discut, sînt atent la remorcajul catastrofic, făcut probabil să mă sature. Pilotina intră în Port-Harem cu viteză maximă. Molează remorca. La cheul „Pilotajului" este acostat un *ferry-boat* uriaș. Singurul loc liber se află în bordul unei șalupe de pasageri, ultima dintr-un pachet de cinci șalupe asemănătoare, îndesate între cheu și pontonul pilotinelor. Acolo se văd niște stînci ieșind din apă, locul este luminat puternic și viteza noastră inerțială sufocantă și alarmantă. Pilotina a largat remorca în clipa cînd a pus motorul la mers înapoi. Țîșnim spre stîncă și dig. Nu am unde să virez. Longin se precipită la prova. Încerc să frînez din cîrmă. Acum ! Longin se pleacă peste prova, atinge digul cu palmele și împingînd puternic deviază și frînează iahtul. Se arată un marinar de la pilotină, care ne ia barbeta și ne leagă în bordul șalupei de pasageri. Cei de la „Pilot 19" ne invită la pontonul sufragerie, dormitor, stație de radio. Îmi iau carnetul de note. Longin aduce pachetele de ceai și cîteva conserve.

Interiorul este obosit, cîțiva marinari joacă pocker, ceaiul se produce în cantități industriale într-un ceainic

electric. Radiotelefonul hîrîie. Comunică ordine. Fac conversație echipajelor în bravul meu esperanto, notînd-u-le numele, rolul la bordul pilotinei, adresa. Se pare că perspectiva primirii unei ilustrate este bine primită. Mulți au navigat la Küstenge-Constanța ; Ibrail-Brăila, la Galați, admiră ritmul construcțiilor și vor să-și petreacă concediul în România.

Protocolul făcut cu ilustratele și pliantele turistice de rigoare, ne retragem la iaht. De fapt nu dorm cele cîteva ore care ne despart de zorii zilei de *Marți 22 iulie,* ieșind mereu pe punte să protejez iahtul de loviturile surde în bordul șalupei. Valurile stîrnite de pilotinele într-un du-te, vino îndrăcit, ne proiectează bord în bord, sarturile noastre frecînd șalupa cu un zgomot care-mi raclează timpanele. Mă bucur că Longin doarme profund. Va fi mîine „cap limpede".

Dimineața este elocventă. La controlul greementului Longin găsește majoritatea apărătoarelor de sart din babord sparte, sartul centru ieșit din port sart, iar eu constat că primii navetiști au și ocupat loc pe băncile punții prova în vreme ce marinarul spală încă puntea pupa. Apare patronul șalupei. Înțeleg că trebuie să revin la vechiul loc, părăsit de *ferry-boat* și să raportez maiorului măsurile luate în vederea recîștigării independenței și libertății de manevră. Apare noul schimb al pilotinei și noul schimb de la „Pilotaj". După ce întoarcem iahtul ajutați de „captan"-ul numărul 3 al lui „Pilot 19" — Mustafa Selim Oglu, simpatic și informat exact asupra situației noastre, luăm pagaele pe care căpitanul-locotenent Buta m-a pisălogit să le încarc la bord (ce ne-am fi făcut fără ele) și, vîslind din borduri, acostăm la cheul „Pilotaj". Raportez maiorului planul de acțiune : o informare la Agenție. Găsirea unei soluții, fie un mecanic care să ne pună motorul în marș, fie o șalupă care să ne urce Bosforul pe cont propriu.

Maiorul aprobă.

În consecință escaladez cheul și mă cocoț în turnul „Pilotaj"-ului. Vorbesc la Agenție. Mi se răspunde românește și eliptic. Funcționarul este glacial ! Comandantul Mirea lipsește. Nu știe nimic. Vorbesc cu soția comandantului. Mi se va telefona, de cum va ajunge la Agenție.

Băieții de la „Pilotaj" îmi propun o altă soluție, în vreme ce văd două nave românești urcînd Bosforul, le arăt navele și ei rîd, Cunosc un patron de șalupă care mi-ar lua 7000 lire să mă scoată în Marea Neagră. Intuiesc desenul afacerii. Pasagerele și așa urcă pînă la Büyükdere. De ce n-ar împărți cu prietenul de la „Pilotaj" aceste 7000 de lire, eu fiind absolut la cheremul legăturii radio cu navele românești. Soluția mea se confirmă. Deci există o posibilitate de remorcaj locală. Este de jucat pe seama prețului : 7000 de lire înseamnă jupuială la sînge. Știu că dispunem de bunuri la paritatea a 4000 lire. Spun că mă voi gîndi la ofertă și mă întorc la iaht. Hotărăsc cu Longin să punem între noi și cei de la „Pilotaj" apa acvatoriului.

Între timp apare pe cheu un fel de tembeloid care a învățat românește de la șoferii de TIR, în drum spre țările arabe ale Orientului Mijlociu, care au o haltă de ajustare în piața-parcaj de dincolo de grilaj. Tipul uzitează numai termeni comerciali, duce pe braț un vraf de fototablouri colorate violent, peisaje în spatele cărora sînt alte fototablouri cu nuduri opulente pe care vrea neapărat să ni le vîndă. Minte, e suspicios, obraznic, varianta mecanic cade, nimeni nu cunoaște așa ceva, unii vor să cumpere motorul „defect" pe un preț derizoriu.

Diavolii bișniței bîntuie cheurile cu furie. Iată vine tipul de la „Pilotaj". S-a sfătuit cu patronul șalupei. 6000 de lire ultimul preț, sau 60 de dolari. 3000 de lire spun, în conserve și benzină. Dispare rîzînd. Vine Mustafa Selim cu mecanicul de la „Pilot 19". Mecanicul încearcă să pornească motorul. Nu se pricepe la motoare în doi timpi. Selim îmi oferă soluția lui. Un cargou de 2500 tone ridică ancora peste două ore pentru Pardima, port pe coasta rumeliotă a Mării Negre. Mă va lua la remorcă pentru 4500 de lire. Dacă vreau, mă duce cu pilotina, după ce va lua pilotul de la o navă grecească venind din Marea Neagră. O.K. Longin rămîne. Cu capul mare de nesomn mă ambarc pe „Pilot 19", un fel de buldog agresiv pe care Selim îl guvernează fără menajamente. Nava grecească n-a apărut. Trecem pe la cargoul ancorat nu departe de cheu, în amontele golfului. Cîțiva băieți goi pînă la jumătate. Patronul-„captan" este de acord. Va comunica prin radio cînd să ne aducă cu pilotina. Excelent.

Remorcajul nu va fi nici brutal, nici cu remorca venită de la înălțime prea mare. Fac semne de prietenie, Selim virează și abordează cu prova învelită în anvelope, tribordul navei grecești cu copastia la cel puțin 20 de metri înălțime. Pilotul turc, cu mănuși chirurgicale, coboară scara de pisică prudent și agil, cu punga conținînd darul secundului de pe navă vîrîtă în geanta prinsă după gît. Știe de necazul „romen"-ului și mă sfătuiește să închiriez o șalupă. Debarc. Sînt chemat la telefon de comandantul Mirea. *„El Constanța"* și *„Traian"* s-ar putea să apară la baliza știută (est Kumkapî) mîine după masă. Se va găsi o soluție ca toate trei iahturile să fie remorcate în Marea Neagră.

Trec la *„Hai-Hui 2"*. Se mai fac două oferte de remorcaj : 6000 lire și 5500 lire. Adevărul prețului este la jumătate. Deci să ne supunem legilor locului și să ne tocmim cu ferocitate. La ora cînd cargoul trebuia să ridice ancora sînt pe cheu. Spre stupoarea mea cargoul chiar ridică ancora și lent, urcă Bosforul. Fac semne disperate la „Pilot 19" care tocmai pleacă de la ponton. Selim vine lîngă *„Hai-Hui 2"*.

Patronul s-a răzgîndit. Ar fi trebuit să piardă prea multă vreme la Büiükdere, așteptîndu-ne să facem formalitățile de rigoare. Gata cu povestea : uite popa, nu e popa. Punem mîna pe pagae și spre mirarea tuturor traversăm acvatoriul la cheul opus. Cine vrea să vină la noi de la „Pilotaj", va trebui să parcurgă pe jos un kilometru de diguri. Locul este expus vîntului și valului ; dar și cu vîntul și cu valul am scos-o pînă acum destul de bine la capăt. Mai greu este cu oamenii.

Abia ne legăm la inele și cineva ne avertizează că locul acela este rezervat unei barje cu pietre. Binevoitor, tipul ne trage la edec în prova unei prea frumoase și noi șalupete de pescuit în plin proces de piturare. În pupa șalupetei este altă șalupă cu un bătrîn domn stilat, care vorbește o franceză fluentă, cu accent parizian. Spre larg, cele două nave de contrabandiști scufundate cu tunul. Valul și vîntul ne izbesc din tribord. Înșirăm toate baloanele de acostare. Domnul bătrîn ne pune la curent cu situația locului, cu barja, cu șalupeta construită spre a fi închiriată amatori-

lor de pescuit submarin, cu avatarurile acestui loc de popas la cheu. Cu tot vîntul, muștele încuibate în cabină ne enervează și cu toți nervii este cazul concluziei. Îi expun bravului Longin, care nu vede nici o ieșire, comunicarea făcută de comandantul Mirea ca și desenul rapid al acțiunii, totul ambalat într-un optimism de paradă.

— Dar dacă întîrzie încă două zile, spune perfid Longin. Pierzi întîlnirea promoției... S-ar putea să fie calm plat în Marmara. Sau echipajele lor vor vrea să stea nu știu cîte zile la Istanbul.

Cînd umblă la perfidia perfidiilor, Longin face mutră de carbonar atît de tainică încît trezește suspiciunea celui mai nevinovat poliţai.

— Cum rămîne cu orgoliul nostru ? Se duce dracului firma, insinuiază monologînd pe cușetă și apărîndu-se de muște cu prosopul.

Sar ca ars. La asta nu m-am gîndit. Comentariul terților, navigatori de cheuri și palavre nu intrase în ecuația sportivității. Mă echipez în skipper, escaladez digul biciuit de vînt, ascult semnalele optimiste ale subconștientului care mă pintenează fără milă, este o stare ciudată de preconștiință care-mi spune că momentul meu a sosit, care mă împinge și mă cheamă, căreia nu-i pot rezista și iată-mă precipitîndu-mă ca într-un fel de transă spre fundul acvatoriului, acolo unde am văzut legate o sumă de șalupete de pescuit, dotate cu motoare Diesel, destul de puternice să ne poată trage la remorcă în șuvoiul de la Cap Arnavutkiöi. Iată un fermecător instantaneu de port.

O șalupă albastră, nu mai lungă de 6 metri, cu timoneria de rigoare așezată deasupra cabinei, cu punțile albe, o bijuterie păstrînd forma tradițională a caicelor, legată la geamandură și la ponton trei bărbați frig stavrizi pe un grătar. O găleată din plastic servește drept frapieră sticlelor de bere, în alta se lăfăie o lubeniță. Șalupeta se numește „Kaptan". Tipii sînt bonomi și simpatici.

— *Kaptan ?* întreb.

Cel mai voinic dintre ei se arată pe sine. Nu știe decît turcește. Este un bărbat curat, dincolo de aspectul obișnuit al pescarilor. În limbajul cunoscut îi comunic pana de motor și dorința de a fi remorcat în Marea Neagră, la o milă dincolo de farul Rumeli. Este de acord.

— *Taş para ?* întreb în limbajul de bazar (cîte parale ?)

— Trei mii de lire, îmi scrie omul în carnetul meu de note.

Îmi vine să-mi sar din pantofi. Mă stăpînesc şi fac figură meditativă. Pauză de sens. Accept.

— Cînd ? întreabă.

— Mîine la orele 6, îi arăt mimînd somnul, apoi arătîndu-i ora pe ceas.

— S-a făcut, o fi zis omul meu simpatic.

— Nu aşa amice. Batem palma.

Rîde. A înţeles. Batem palma. Ştiu că din clipa asta şi tăiat în bucăţi, *„kaptanul"* va fi prezent pentru remorcaj. Mă invită la stavrizi şi lubeniţă. Refuz politicos, cu o explozie de gesturi de regret şi, păstrîndu-mi morga, mă întorc la iaht, abia stăpînindu-mă să nu fug.

Longin primeşte vestea cu rezerva lui dilematică. Îl boscorodesc, îl fac defetist şi-i propun un program de urgenţă. Eu plec să mă răcoresc în Üskütari, de fapt vreau să ajung la Selimiye, în cartierul Paşakapu şi atît, trecînd prin parcajul Tir, în intenţia de a găsi un şofer român în drum spre Bucureşti, care să dea un telefon Stelei comunicîndu-i data probabilă a sosirii în Tomis : sîmbătă 26 iulie. El să numere banii şi să vadă dacă minusul nu se poate completa cu bunurile bordului. Filez cheul, trec prin şantierul la poarta căruia s-a înjghebat o cîrciumă sordidă din bidoane şi scînduri, unde sărăcimea locului îşi consumă fripturile şi debuşez în parcajul uriaş exact în momentul cînd autotrenul 24 B 1339 ITA Bucureşti este revizuit de şoferul Stancu Ion, de baştină din Şoldanu. Vine din Kuweit, tovarăşul de drum, şoferul Apostol Gheorghe, bucureştean, abia a scăpat dintr-o dezhidratare mortală în deşert. Ascult povestea tragică, Apostol este un schelet, abia vorbeşte, Stancu l-a internat într-un spital din Turcia centrală, n-au avut bani, blestemul nostru, lozinca funcţionarilor „las că vă descurcaţi voi", în Kuweit aceeaşi răceală glacială a celor de la ambasadă ; apoi îi spun povestea mea, dau numărul de telefon de acasă şi băieţii se leagă să telefoneze încă mîine seară, ori poimîine în cel mai rău caz.

Sînt dintr-odată vesel și ușor, gata să-i raportez maiorului că și de data asta, căutînd șansa, această damă cochetă nu m-a ocolit, venindu-mi în întîmpinare plină de zîmbete și promisiuni. Notez febril într-un cont al viitorului, o cursă la bordul unui autotren pînă în Kuweit, ca ajutor de șofer bineînțeles, posedînd pentru asta toate gradele de profesionist înscrise în carnetul meu de conducător auto. Abia cînd plec din parcaj văd bazarul care închide piața, văd coasta abruptă pe vîrful căreia sînt cocoțate vilele și atac plin de elan piciorul pantei pe *Selimiye Iskele Cadessi.*

Prima haltă la cișmeaua din zidul unei moschei cochete. Beau cu o satisfacție deplină, degajat de griji, sub lumina unui soare torid. Strada asta este o istorie întreagă. Mari case senioriale din lemn, cu saceacul numai broderie și ajur traforate în scîndură, cu grinzi uriașe din stejar, zac fie în ruină totală, prăbușite pe jumătate, hîite într-o rînă, fie rezistînd încă, sînt adăposturi pentru familii cu zeci de copii țîțți la ferestre sau jucîndu-se pe trotuare. Prin cele ruinate, răzbat prin ferestre și acoperișuri crengile roșcate ale oțetarilor. Ici, colo, în cîte-o curte străveche se ridică monumental, la înălțimi incredibile, platani giganți, care acoperă cu umbră sute de metri pătrați, arbori multiseculari de o măreție stranie, care atinge memoria istoriei.

Urcușul la aproape 60° este un exercițiu excelent. Ajuns la piciorul străzii care conduce pe esplanada cazărmii *Selimiye,* ezit. Am aparatul de fotografiat, port cascheta de iahting și bluza, acolo sînt postate santinele echipate de război, cu degetul pe trăgaciul puștilor mitraliere purtate la piept, ieri teroriștii au asasinat un general ; dar cum sînt plin de bune intenții demarez și opresc cea dintîi patrulă pe care o încrucișez.

— Liber, îmi spune prin gest comandantul. Soldații poartă căști americane, fulare albe, bluze kaki deschise, care lasă vederii acest alb cochet, sînt înarmați pînă în dinți și îmi dau seama că, exact ca odinioară, pe vremea sultanilor, *Selimiye* este rezerva mobilă de forță care stăpînește Istanbulul. Prima santinelă este un tip de turcoman feroce, în plus parașutist. Ținuta mea cvasimi-

litară îmi deschide drum, după ce schimbăm saluturile de rigoare, el cu degetul pe trăgaci, eu cu zîmbetul angelic pe buze. Maşini luxoase, cu pavilioane şi ghidoane de comandament, o gardă de onoare aliniată la intrarea tip cetate, un scuar de o curăţenie exemplar-militară, iarăşi patrule, iarăşi santinele, nici picior de civil, nici urmă de maşină civilă şi pe colţ dominînd cazarma, timpul şi spaţiul aerian, platanii uriaşi, întrecîndu-i cu mult pe cei venezolani sau columbieni, pe care-i etichetasem la superlativ. Sub ei un citimir străvechi, năpădit de ierburi şi vechea geamie *Selimiye*.

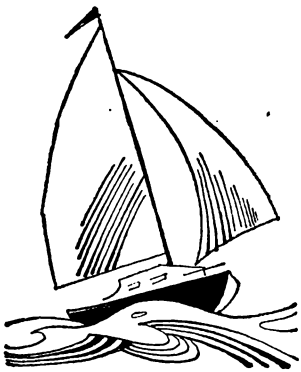
Intru într-un rai de umbră şi linişte, într-o pauză de timp plină de movul glicinelor, platanii îşi comunică impresiile vîntului, este o tăcere a marmorei cu porii îmbibaţi de amintirile fastuoase ale veacurilor — contactul cu universul albăstrui de sub platani este de fapt o asimilare, o resorbţie, o integrare, bătrînii cu lungi bărbi ascetice sînt ai memoriei şi ai acestui timp fără timp, gesturile lor sînt largi şi ocrotitoare, pielea roşie de cămilă care acoperă intrarea are moliciunea incantaţiei, havuzul susură adormitor şi brusc am senzaţia liniştii.

Atît de atemporală, încît mă înspăimînt.

Este momentul-cheie al acestei zile tracasate. Momentul cînd lunec în istorie, retrăind-o cu un spasm dulcedureros. Cu o nebănuită forţă de a o reîncarna. De a mă identifica şi conţine. De a mă implica... Mă farmecă stradelele pline de cafenele şi ceainării, cu mesele şi scaunele pe trotuare, turcii care-şi simt timpul destinzîndu-se după alergătura zilei ; această flagrantă opoziţie de ritm, între cel drăcesc al travaliului cotidian şi cel oriental şi benefic al odihnei cu taclale molcome şi filigene de ceai aromat. Un fel de Calea Rahovei a copilăriei mele, din care nu lipsesc la apelul memoriei nici mirosul aţîţător al fleicilor fripte pe grătar, nici gustul de bragă, nici cel al mizilicului.

Îl schimb pe Longin care a plătit de la cambuză şi canistrele cu benzină mai bine de jumătate din costul remorcajului. Pleacă să întîlnească platanii, pasiunea lui. Rămîn pe cheu să privesc înserarea căzînd pe Bosfor şi Istanbul.

BOSFORUL LA REMORCĂ



Este *Miercuri 23 iulie* în zori. Skipperul doarme profund şi doctorul treaz stă nemişcat să nu-l trezească, scăpîndu-şi gîndurile în iadul îndoielilor. Pe cheu se aude un tuset discret. Doctorul ciuleşte urechea. Al doilea tuset, la fel de discret. După o pauză, omul şopteşte :

— „Kaptan" !

Doctorul îl trezeşte pe skipper :

— Ţi-a venit omul !

Sar de pe cuşetă. Ies în cockpit. Marinarul de la *„Kaptan"*, mă întreabă dacă sîntem gata. Sfînt şi moralizator Coran. Sacră educaţie a onoarei, minunată lege a cuvîntului dat şi ţinut. Numai discreţia cu care ne-a trezit merită un poem.

— Ai venit ? Bravo ! *Ciogiuc !*

Îi trimit un sărut pe vîrful degetelor.

— În cinci minute sîntem gata !

A înţeles. Se întoarce la şalupă. Ne echipăm în trei minute. Sîntem gata de remorcaj în clipa cînd albastra *„Kaptan"* face manevră în babordul nostru. Căpitanul ei echipat de drum, cu scufia de lînă de rigoare pe mare şi o scurtă matlasată, este cocoţat pe comandă şi ne face semne de bun găsit. Marinarul ne aruncă parîma din nylon. O leg la parîma noastră de remorcaj.

Gata !

Una din etapele-cheie ale întoarcerii începe în clipa cînd *„Kaptan"* lunecă uşor pe luciu, cu motorul la jumătate. Longin împinge iahtul, protejînd pupa în clipa cînd se întinde remorca şi plecăm virînd de la cheu. Bravul patron al şalupetei este un as. Demarează lent. Apoi pune motorul în plin. „Diesel"-ul bate ritmic şi liniştitor. Este ora 06.05 cînd ieşim din Port-Harem, cu 7 noduri pe loch, avînd pe barometru 759,5 milibari. Cerul acoperit. Vînt

rece din nord-vest. Se poate ca la Marea Neagră să fi fost furtună.

Remorcajul este o plăcere. *„Hai-Hui 2"* se comportă excelent. Uşor, agil, maneabil, este o încîntare să stai la eche. Cu cît Port-Harem rămîne mai în pupa, cu atît sentimentul eliberării din plasa în care fusesem ţesut se conturează mai plin. Gata. Port-Harem rămîne amintirea unei experienţe, reconfirmînd încă odată una din legile fundamentale ale iahtingului în special şi ale vieţii în general, despre care a mai fost vorba în această carte de cîteva ori : calitatea echipajului, umană şi profesională, jucînd rol determinant în reuşita croazierei, fie că este una nautică sau una existenţială pe parcursul unei vieţi, cum ar fi căsnicia să zicem.

Se adaugă ideia potrivit căreia skipperul preferă un om întreg, fie şi medic specialist O.R.L. ; neîndemînatec în ipostaza de marinar ; unui sfert de om, indiferent de îndemînările lui tehnice ; aşa că, plin de optimismul justificat de felul cum ne remorchează *„Kaptan"*, mă las sedus de ştiinţa timonierului care, după ce dublează Turnul lui Leandru (îi notificasem pescajul lui *„Hai-Hui 2"*), taie Bosforul pe diagonală, cu prova pe Dolmabahçe, spre a folosi contracurentul de pe coasta europeană.

Asistăm din Bosfor la trezirea cotidiană a megaposilului. Ziua este sumbră. Urcăm în stil mare curentul de la Arnavutchiöi, apoi intrăm în baia Bebekkiöiü. Umbrela albastră a bătrînului Riza Vural este strînsă deasupra lăzii cu rame şi saule. Prietenul meu Riza n-a coborît încă la cheu. Îl voi vedea în altă vară cînd voi coborî spre Sud. La 07.20 ne dublează din aval petrolierul sovietic *„Giordano Bruno"*. Avem la travers Rumeli-Hisari. La 08.05 vedem ieşirea cenuşie la Marea Neagră, norii se alungă la înălţimea falezei, vîntul este tare şi *„Kaptan"* face manevra de acostare la pontonul Carantinei, pentru a-mi face formalităţile de rigoare. Patronul-timonier uită că nu avem cu ce frîna, aşa că imobilizat de remorcă sînt gata să tai cheul în două. Longin parează, nu fără să înregistrăm o zgîrietură în tribord. Pacostea remorcajului. Legăm iahtul la cheu. Longin pleacă să cumpere pîine şi ce va mai găsi în preţul mărunţişului. Omul de la

„Kaptan" nu-şi solicită plata integrală. Încrederea în cuvîntul dat este absolută. Nu-mi pun problema cum îi voi transmite banii în plină mare, dacă va fi hulă. Las iahtul în grija celor de la *„Kaptan"*. Doctorul care scrie cu stînga şi posedă cel puţin zece parafe este la şalupa Carantinei. În trei minute rezolv capitolul : sănătate. Mă duc la vamă. Se rezolvă rapid. Urc în biroul unde se parafează paşapoartele. Îi explic (şi rău fac) că sînt la remorcă, asta costă, nu pot întîrzia, am un defect la motor. Este acelaşi tip acru care ne-a făcut destule şicane, sigur pe forţa autorităţii pe care-o reprezintă, mă priveşte cu ochi verzi, opaci şi-mi spune scurt : — Formele se fac la Karakiöy ! Poliţia de acolo să constate că motorul este defect. Cade cerul pe mine. Tipul flegmatic îşi vede de micul dejun. Îi explic că sînt la remorcă. — Karakiöy, molfăie, fără drept de apel... — Perfect. Este vremea să arătăm ce putem, îmi şopteşte maiorul la ureche. Fii vesel şi joacă teatru... Îi înţeleg gîndul. Deci, joc teatru. Ies iradiind, foiletînd paşapoartele. Salut afabil oamenii cu pistoale „Colt 45", bătîndu-le şoldurile. Ajung la iaht. Arăt paşapoartele celor de la *„Kaptan"*. Longin nu s-a întors încă. Pentru a-mi linişti conştiinţa, intru în cabină şi caut pe hartă acest Karakiöy fatal. Nu găsesc nimic. Vine Longin. Mă întreabă ce caut pe hartă :

— *Karakiöy*, zic. Trebuie să ajungem acolo, să constate că motorul este defect, pentru a ne elibera o autorizaţie de remorcaj. Fără asta, nix vize de ieşire.

Longin face figură lungă.

— Haide, bătrîne, să ne mascăm... Plecăm şi-i salutăm din mers. Cei de la *„Kaptan"* nu trebuie să simtă nimic. Altfel nu ne mai scot la Marea Neagră.

Ne echipăm rapid cu bluzoanele. Cînd ne vede pe punte, *„Kaptan"* porneşte motorul. Dezlegăm. Se întîmplă un incident penibil. Împinsă de val, şalupa loveşte balconul nostru prova, prinzînd în foarfece un deget al marinarului. Am senzaţia că i l-a retezat. Degetul sîngerează din belşug. Iată-ne făcîndu-ne că nu sîntem noi, lunecînd lin pe lîngă terasa unde se află biroul cu telefoane şi radio vegheat de ofiţerul de poliţie care ne-a mîncat două zile de croazieră la intrarea în Bosfor. Şansa noastră că se afla la micul dejun. Ce dracului mai înseamnă asta ?

„*Kaptan*“ stopează la alt ponton, o putreziciune pe piloți de stejar. „Căpitănia portului“ înțeleg cele spuse de skipperul șalupei remorcher. Omul vrea să se asigure că avem toate formele legale. Este corect și probabil temător. Asta este. Aici se controlează toate actele. Aici se pun ultimile vize.

— Îngrijește-te de degetul marinarului ! îi spun lui Longin și cu toate actele în mînă, îmi fac vînt pe ponton.

Sar și blestemata de scîndură neprinsă în cuie se ridică cu un capăt. Piciorul îmi cade în gol pînă la șold. Durerea îmi sfîrtecă creierul. Îmi înăbuș țipătul. Faciesul unui skipper este întotdeauna impenetrabil. Asta este, îmi spun, și, abia tîrîndu-mă, intru la Căpitănie. Apare un moș cu o teslă și cîteva cuie ruginite, care fixează scîndura-capcană. Profit copios de incident. Arăt ștampilele de la „Carantină“, evit să prezint pașapoartele și, pentru că oamenii compensează neglijența cu o amabilitate surîzătoare, cum acolo se află reprezentantul Agențiilor de navigație, îl rog să-i comunice comandantului Mirea ieșirea lui „*Hai-Hui 2*“ la Marea Neagră. Patronul lui „*Kaptan*“ este surîzător și mulțumit. Degetul marinarului a fost dezinfectat cu „Dettol“ și pansat de Longin. Plecăm de la cheu. „*Kaptan*“ pune prova pe ieșirea din Bosfor. La Rumeli-Kavadî vedem pilotinele și o vedetă de patrulare grănicerească.

— Dacă ne cere actele, zice Longin.

— Cînd întind pașapoartele, fac un pas greșit, m-am antrenat, cad în mare cu pașapoarte cu tot. Stai liniștit.

Piciorul mă doare crunt, îl masez și-i ordon să mă lase în pace.

Dumnezeule !

Ieșim la Marea Neagră.

Neagră mai ales la propriu. Norii se tăvălugesc jos, opaci, lățoși, este frig și ne izbește în plin o hulă cu valuri de 2—3 metri. Remorcajul devine penibil. Remorca slăbește sau se întinde plesnind sec. „*Kaptan*“ abia se zgreapănă pe creste. Fac semne skipperului : — mai la larg ! Abia am depășit cu un cablu farul Rumeli. Pînă să dezleg remorca, pînă să ridic velele — desigur vîntul este din nord, ce plăcere — curentul ne aruncă pe stînci sau în cel mai bun caz ne scurge în Bosfor. Aud cînd se

pune motorul în plin. „*Kaptan*“ luptă din greu cu valurile. „*Hai-Hui 2*“ tanghează şi rulează supărător. Remorcajul nu este tocmai ceea ce-i convine mai mult. Stăm încordaţi în cockpit. Longin vîră banii într-o pungă de nylon. Îi spun să lege punga de port-cheile iahtului, un calup plutitor din plută şi totul cu o saulă. Iau improvizaţia şi mă tîrăsc la prova. O mizerie. Băieţii de la „*Kaptan*“ înţeleg. Mă trag pe remorcă şi bat acea bandulă improvizată pe puntea pupa. Marinarul oblojit o prinde. Scoate banii. Totul este O.K.

Dincolo de adăpostul coastelor, valurile sînt prea mari pentru „*Kaptan*“. Sînt nevoit să dezleg remorca. Şalupa albastră virează penibil. În cîteva secunde dispare, absorbită de ploaia torenţială care se dezlănţuie în averse, adusă la galop de un greeu care biciuie valurile, nebuneşte.

CÎNTECUL SIRENELOR

ZIUA ÎNTÎI

Miercuri 23 iulie, ora 11.25 „*Hai-Hui 2*“ se află la o jumătate de milă în nord-estul farului Rumeli, biciuit de averse, pe valuri mari, care, cu toată osteneala lui Longin, încearcă să-l pună travers. Apa pătrunde prin bluzon. O simt şiroindu-mi pe spate. Înverghez blestematul foc de drum, pe şi mai blestematele lui carabiniere. În fiecare clipă sînt în situaţia să fiu aruncat peste bord. Valurile mă udă pe la picioare. Ploaia mă udă pe la gît. Îi trec lui Longin şcota focului şi constat că bravul meu coechipier pluteşte incert între cockpit şi valuri. Aplecîndu-se s-o

treacă prin rai, un val bandează iahtul şi Longin se agaţă cu piciorul de capacul roofului, singurul lui punct de sprijin înainte de a plonja peste bord. Ridic randa la post. Sîntem uzi la piele. Vîntul bate în rafale. Trec la eche. Iese din pînzele de apă un cargou sovietic care schimbă de drum spre N.N.E. Virez şi pot strînge vîntul pe 270° ceea ce este mizerabil. Adică mă întorc undeva pe coasta rumeliotă. Am 2 noduri pe loch. Schiţez rapid un plan de manevră. Ştiu că mă aflu în gura raionului interzis situat la intrarea în Bosfor. După cum arată norii, valurile şi cum şovăie vîntul, ne găsim în coada sistemului noros şi a furtunii care a bîntuit Marea Neagră trei zile, efectul vîntului de nord simţindu-l noi cu toată violenţa la Port-Harem. Îmi spun că, folosind vîntul, voi ieşi atît din raionul interzis, cît şi din curentul puternic care, în eventualitatea unui calm plat, previzibil, ne-ar antrena către stîncile de la cap Rumeli. Deci, navigăm sub averse, pe 270°. Apoi, brusc, ploaia încetează. Iese un soare luciu, torid.

Cade vîntul.

Se instaurează calmul plat. Ploaia a mai domolit valurile. La ora 12.00 rulăm intens, pe hulă, cu velele bătînd, în imposibilitate de manevră, la circa 7 cabluri de stîncile farului Rumeli. Vedem limpede spuma brizanţilor urcînd stîncile gri verzui. Din vest apar mereu „nisiparniţe" şi cargouri turceşti. Ştiu exact că situaţia este la limită. Poate mai grea decît în oricare moment greu al acestei croaziere. Nu-i spun nimic lui Longin, care o intuieşte şi este neliniştit, atrăgîndu-mi mereu atenţia că, inexorabil, ne apropiem de stînci. Îmi spun că folosind pagaele vom dirija iahtul în Bosfor şi aruncînd ancora îl vom imobiliza. Cum vom ieşi la larg a doua oară, fără o leţcaie, cu cambuza secătuită şi formele incomplete, asta este o poveste atît de sîcîitoare, încît o elimin din combinaţie.

Deocamdată ne dezbrăcăm şi întindem hainele la uscat. Îmbrac flaneaua de corp, soarele arde şi eu clănţăn şi dîrdîi în lege. Cabina este plină de muşte. Ghiul bate din bord în bord, la fiecare val, încercînd greu cusăturile randei. Focul atîrnă inert. Există toate semnele schimbării de vînt, dar calmul plat durează cu toate că, după

legile vînturilor termice, ar trebui să simţim măcar efectele binefăcătoare ale brizei.

Ţin prova pe nord cu o disperare mută. Sîntem la cheremul curentului, fără nici o posibilitate de a ne modifica soarta. Un sfert de ceas de navigaţie cu motorul, ne-ar fi scos de sub acţiunea nefastă a strîmtorii. Privesc stîncile. Se disting clar. Inventariez amănunte. Curentul ne împinge uşor, lent, implacabil. Mă umplu de o furie zăcută. Nimic mai ridicol, tragic ridicol decît să naufragiem pe aceşti monştri de piatră izbiţi cu furie de valuri.

Lamentabil.

Îmi jur că prima operaţie de pregătire a unei croaziere viitoare, va fi asigurarea iahtului cu un motor care să pornească la cheie. Ori la sfoară ; dar să pornească blestematul şi să-şi facă meseria pentru care am plătit o groază de bani. Longin este îngrijorat. Are şi de ce. Stîncile sînt acum la un cablu în pupa noastră.

— Să arunc ancora, spune Longin.

— Mai aşteptăm, spun privind în larg.

Privire pe care o înfig în culoarea albastră oţelie, acolo sub linia orizontului, unde culoarea se metamorfoza vădit şi de unde veneau spre noi sclipiri de alt albastru, acel albastru marin pe care numai vîntul este în stare să-l combine pe paleta uriaşă a mării şi de unde simţeam în nări mirosul de iod furat dintre alte valuri decît cele de hulă şi de unde chiar veneau minuscule, în front larg, acele încreţituri care nu pot scăpa ochiului unui velist.

Boarea care mîngîie velele. Aud ţăcănitul intermitent al lochului. Nu mă mai interesează stîncile. Aud, parcă absorb prin toţi porii undele sonore, aud deci plesnetul mugit al valurilor spărgîndu-se de stînci ; dar selectez din orgia asta sonoră şi susurul mării şi blînda alintare a începutului de vînt pe vele. Sînt lacom de indicaţiile lochului : 0,5 noduri. Apoi răsufletul vîntului, hotărît să se pună pe treabă. Ora 14,25. Drum compas 0°. Sau 360°. Sau nord curat. 1663,5 mile pe totalizator. Pe loch : 4 noduri.

Vîntul s-a stabilit din sud. Energic şi fără să şovăie. Respir profund. Norii se adună în gogoloaiele lînoase ale cumulusilor de timp frumos. Marea este albastră-azur,

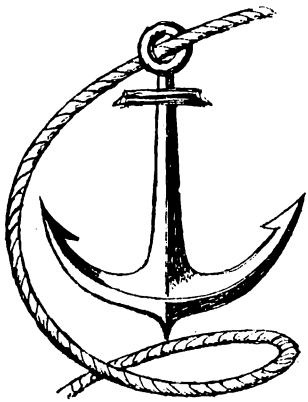
înspicată de spuma berbecilor. Valul de etravă cîntă mîngîindu-ne bordurile. Velele cîntă, greementul cîntă în surdină, abia un șopot prevestind drum lung și bun cart înainte. Odiseea este departe de a fi doar invenția unui bard rătăcitor.

Navigăm în Marea Neagră cu sentimentul acut că, de fapt, sîntem acasă. Fixăm carturi de două ore. Asta mai ales pentru noapte. Ziua Longin gospodărește. Mă schimbă atunci cînd trec la masa de navigație să-mi calculez punctul estimat. Planul de drum prevede să folosim la maximum vîntul, ținînd Nordul și, cînd voi estima că sîntem la travers Cap Caliacra, să schimbăm de drum punînd prova pe Constanța. Vreau să verific calitățile și precizia navigației estimate, fără control astro sau radio, calitatea compensării compasului și propriile mele calități de navigator. Știu că va trebui să readaptez și să disciplinez unul din factorii-cheie : sentimentul timpului. Mai exact sentimentul timpului în raport de spațiul parcurs. Adică să trec de la navigația cu 7 kilometri pe minut, cînd spațiul se scurge pe retină văzut de la 2500 de metri, înălțimea ideală pentru o navigație estimată cu un avion clasic, folosind o hartă 1:500.000 ; cînd privirea panoramează zeci de kilometri pătrați de repere confruntabile cu desenul hărții, deriva de vînt fiind practic nulă ; la o navigație cu 8—10 kilometri pe oră, într-un spațiu fără nici un reper în care poți panorama marea și valul pe o rază de cel mult 4 kilometri, cu obligația de a introduce în corecția drumului compas deriva de curent și deriva de vînt. În toate drumurile cu *„Hai-Hui 2"*, după o navigație exactă la estimă, pe care-o socotesc baza navigației cu vele, am stricat finalul spectaculos din pricina grabei de a atinge punctul terminus, modificînd drumul calculat și ținut atît de riguros cît au putut-o face timonierii mei novici, după criterii absolut nejustificate. Unul din aceste criterii a fost corectarea drumului meu, după drumul vapoarelor, fără să apreciez critic acest drum și fără să-l raportez la posibilitatea lor de a corecta o eroare de 10 mile în mai puțin de o oră. Îmi propun să ținem un drum între drumul maritim ortodromic Bosfor-Constanța și coasta aflată la 55 mile marine în babord, astfel încît

să vedem vapoarele și pe cît posibil să evităm navele care ar naviga din și spre Burgas și Varna. Notez că un drum maritim are cu larghețe o lățime de 10 mile marine și reconfortat de plăcerea vîntului constant, de țăcănitul vesel al lochului și de albastrul luminos al mării, pot să-mi ofer plăcerea sintezelor. Deocamdată mă preocupă Longin. Are o figură suferindă, disimulează, își ascunde suferința și-l văd înghițind medicamente. Întrebat, îmi răspunde evaziv : o mai veche boală de stomac, recidivată pe bază nervoasă și din pricina conservelor. Mă îngrijorează lipsa de poftă de mîncare. În timp ce mie îmi prepară feluri suculente : să zicem o mazăre cu carne, abundent asezonată cu suc de roșii, pe care am înghițit-o cu noduri, numai din respect pentru devotamentul lui, el gustă puțin din salatele suculente preparate cu produsele legumicole ale grădinii lui Yakup, de la Gelibolu. În perspectiva „*Circumterra*" va trebui să se vindece radical și definitiv. Sîntem la orele 18.57, marea este plină de berbeci și Longin care spălase vesela strigă alarmat :

— Butuc în prova babord.

Virez ușor ștergînd un ditamai pilotul, sau ditamai grinda plină de cuie smulsă dintr-un ponton, plutind în derivă, tocmai bună să ne avarieze chila, ori cîrma. Navele care se duc la Burgas ne taie siajul la cîteva mile în pupa. Apoi vine înserarea. Apoi vine noaptea. Cerul este limpede. Constelațiile se desenează ca pe o hartă didactică a cerului. Sentimentul grandorii îl alimentează pe cel al bărbăției. Solitudinea cartului stă sub semnul măreției. Mă cuminic cu frumusețea serenă a acestui spațiu pe care nu-l pot gîndi decît sub specia infinitului. Trec prin mine, material, toate ale cerului și ale apelor, purificîndu-mă de toate ambițiile deșarte, în afara ambiției de a fi eu însumi. Trecem astfel sub constelații, veghind Steaua Polară și ținînd-o în sartul babord din ziua de miercuri 23 iulie în cea de joi 24 iulie, pe o mare cu berbeci clipocitori, lăsînd în siajul fosforescent amintirea ceasului de groază mută din iminența stîncilor de la far Rumeli.



Joi 24 iulie la ora 02.00 cade vîntul. Stăm în derivă pînă la 06.40 cînd se întăreşte şi face un salt spectaculos la NE. Înainte de a se întări, la orele 06.22 îmi fac punctul estimat. 42°04′ latitudine nordică ; 29°02′ longitudine estică, avînd la uscat coasta bulgară, în proximitatea portului Ahtopol, la o distanţă de 52 mile. Totalizatorul însumează 1709,3 mile. Pe loch 2,5 noduri. Mai ne-au rămas 134 de mile pînă la Tomis. Dacă vîntul nu se joacă, estimez că ne despart de casă doar 45 de ore. Cerul acoperit 8/10. Se întîmplă un reviriment al vîntului spre orele 07.10 cînd lochul înregistrează o viteză de 5,1 noduri, la 08.45 vîntul abia ne poartă cu 1,5 noduri ca la 10.40 să cadă, lăsîndu-ne în calm plat. Au loc la bord două evenimente memorabile. Unul psihologic, moral şi ţinînd de istoria etică a echipajului, celălalt gastronomic. Cel psihologic este declanşat de skipper. Mare pustie, ghiul bătînd cretin, velele moi, aspect de lăsare în voia sorţii, derivă scormonitoare de remuşcări, imobilitate care te exasperă, senzaţia materială că ţi se întind nervii pînă la rupere. Longin pe bancheta opusă, mursecat de durerile acelea surde, care în voiajul transatlantic cu *„Mircea“* m-au dus şi pe mine la disperare.

— Mare tîmpenie, Longinus, cu pasiunea asta pentru mare, îi zic... Ce dracului are frumos ? Zi-mi !... Vezi ceva frumos ?

Longin se uită de jur împrejur. Pustietatea albastră oţelie. Atît.

— Literatură şi atît, îi zic.

Fac, mai ales pentru mine, elogiul pămîntului matern. Cu luncile şi codrii, cu munţii şi apele, cu infinita plurali-

tate a nuanţelor, pe anotimpuri, pe ceasuri ale zilei, elogiez clorofila şi brazda reavănă, floarea şi via, codrul şi cîmpia, apoi trec la viaţa familială, la dulcele suflu al copiilor în somn, la viaţa solară a Grădiştei, la voluptatea nuanţată pînă la demenţă demiurgică a stării de lucru la manuscris, şi-l întreb :

— Zi-mi, ce diavol mă împinge pe mare, cînd am realizat echilibrul cu mine şi lumea, cînd cochetez cu înţelepciunea şi cînd totul este demers al semnelor spre lumile încă în stare de nebuloasă din mine însumi ? Care-şi aşteaptă dreptul la existenţă ?

Longin mormăie. Am dreptate. Ce dracul dracului căutăm în acest calm plat plin de disperare ? Pe măsură ce el cedează, filipica mea ajunge la autodafé.

— Am terminat ! Să facă *circumterra* cine-o vrea. Şi aşa am irosit cîţiva ani, zadarnic. Să ajungem cu bine acasă şi jur c-am terminat-o cu marea. Vînd iahtul. La vie cu mine. Vezi-ţi de meserie şi de Gaby. Unde-mi hoinăreşti aiurea pe ape ?...

Gata ! S-a hotărît ! Adio mare ! Sînt sătul de inconfort, de motoare cretine, de echipieri în acelaşi timp fanfaroni şi dezertori, plini de morgă şi laşi ; dar mai ales sînt sătul de calmul plat care ne imobilizează la 134 de mile de casă. Caut ceva pe care să jur de-adevăratelea, ceva care să solemnizeze şi autentifice actul de renegare, îl văd pe Longin că mustăceşte, sceleratul nu mă crede, şi-a revenit din surpriză, zice că reneg Marea precum Petru pe Hrist la a treia cîntare a cocoşului, şi pe urmă, conclude parşiv :

— Să ştii, Radule, că n-am nici o încredere în jurămintele de pocăinţă ale femeilor de stradă şi în cele ale marinarilor.

— Diavole ! îi zic.

Îmi povesteşte întîmplări de pe traulerul *„Constanţa“*, cînd unul din echipaj, exasperat de „viaţa de marinar, viaţă de cîine“, i s-a jurat tot lui şi tot ca mine, că odată debarcat... etc. etc. Aiurea. Ajuns pe uscat, tipul abia a aşteptat să se reambarce. Rîd mînzeşte. Un tip slab, care nu-şi ţine jurămîntul. Slab cu sine însuşi. Cea mai regretabilă dintre slăbiciuni.

Văzîndu-mă noros și pluvios, șnapanul scoate de la secret lubeniţa tîrguită cu ultimele lire aflate în panica inflaţiei.

Se petrece la bord ceremonia gastronomică despre care se vorbea mai sus. Ceremonie care diminuiază oarecum paraponul skipperului. În lipsă de altceva mai bun de făcut, ne bărbierim și ne spălăm sîrguincios. Și vîntul ? Chiar nici un fel de vînt ? Nu galactic, nu solar, nu stelar, nu termic că sîntem prea la larg faţă de limita acţiunii vînturilor termice, brizele ; dar ce dracului face vîntul de izobare, domnule ? Se stabilise cu atîta ardoare și consecvenţă din direcţia care ne avantaja. Și oricum, la Marea Neagră minunile astea ţin măcar trei zile. Constat că nu sînt încă atît de bogat să-mi ajung mie însumi, deci să devin navigator solitar și nici atît de sărac să nu mai pot dărui nimic : măcar speranţa că vîntul va sosi.

Foarte important acum este faptul că am putut împărţi. Gîndurile. Lubeniţa. Calmul plat. Îmi spun că, după prostul obicei al uscatului, am rupt și acum sincronizarea ritmului interior cu ritmul naturii, făcîndu-mă ridicol în faţa propriei mele exigenţe.

Calm plat ! Asta este, să mă sincronizez calmului plat. Nu s-a inventat încă o morișcă de produs vînt la scara unei Mări. Cele ale studiourilor cinematografice fabrică doar iluzii. Este timpul să accept și constrîngerile visului de a naviga, nu numai frumuseţile lui. Ceea ce mă subminează este de fapt lipsa de acţiune. Nu pot înlocui acţiunea, prin conversaţie. Este poate o binefacere. Trebuie să trec de la starea de navigatofag, la starea normală de navigator. Nu pot sucomba din calm plat. Are și absurdul sensul absurdului. Ca și logica lui, chiar contradictorie. Cu atît mai mult cu cît n-am aşteptat impasibil această convocare a destinului în calm plat. Am provocat-o. Deci, să fim rezonabili, bravi exploratori de neant. Și faceţi mereu loc albelor aripi ale speranţei. N-am sextant să măsor înălţimea himerelor, dar bunul simţ mă obligă să nu stau cu spatele la Steaua Polară.

Deci, ce este skipperul ? În afară de autocratul nemilos, care cere ca fiecare părticică componentă a navei să fie numită după numele ei straniu, sunînd ca o limbă

extragalactică, tipul redutabil care descifrează tainele cerului și ale mării, care știe totul și prevede totul (chiar și calmul plat) cu capul doldora de semne și semnale, ghid imperturbabil printre școndrii, geamanduri și estacade, radical deosebit de mizeria ignorantă a majorității autorutieriștilor care nu știu să interpreteze semnele de circulație pictate pe panourile rutiere ; dar nici măcar nu respectă semnificația culorii roșii, deci cine este de fapt skipperul ? Sumă de lexicoane conținînd ermetismul termenilor marinărești, plini de sugestie cum ar fi țapapia sau funga, marțagonul sau pisica școtci randei, omul care dezleagă misterele pavilioanelor C.I.S. al conurilor și bulelor, tipul enciclopedic cu pipă sau fără, așa cum a mai fost descris în această carte, sau în cartea *Cu „Hai-Hui 2" spre Sud ;* la nevoie spălătoreasă, confesor, economist, bucătar, medic și altă sumă de meserii onorabile, gata oricînd să schimbe neplăcerile cotidianului terestru, pe mizeriile în lanț ale bordului, visînd portul ca pe o oază și nimerind în Port-Harem ca într-o pedeapsă care sancționează visul făcîndu-l pulbere, deci, cine este skipperul ?

Care este rostul lui social pe lume și ce aduce el nou în multitudinea profesiilor de pe acest pămînt vîndut și cumpărat de negustorii de arme și de gloriile ieftine ?

În ce constă grandoarea lui și în ce mizeria lui ? În afara ucenicici întru podagră și reumatisme, autocondamnîndu-și verile la umiditate perpetuă ? Intoxicat de voltomanie.

Sisif condamnat să-și adulmece urmele în lugubra vastitate a apelor pustii și negre, croitor de drumuri în zig-zag pe mătasea boțită a mărilor ; mereu sub spectrul unui mîine de apocalips ? Cine este deci skipperul ? Iată întrebarea cheie izvorîtă din imensitatea nemișcată a calmului plat.

O, zei ai vînturilor !

Eol și Boreas !

Să fiți voi ?

Mă pregătesc intim de ceremonia navigației. Pentru că simt vîntul în culoarea apelor și a cerului. Am totalizat astăzi 7 mile marine. Este ora 18.00, avem contabilizate 1716,7 mile marine și vîntul ?

Ei da, vîntul a ieșit din grevă. Ne atinge velele cu aripa. La 19.50 navigăm cu 5 noduri pe loch, ținînd mereu prova pe nord. Situația dilematică a luat sfîrșit. Reintrăm solemni în ciclul de acțiune al carturilor de două ore. Ce forțe poți recupera în două ore de somn ? Noaptea cerneluiește cerul și cumulo-strați acoperă prietenele noastre de fiecare noapte, confidentele noastre a toate înțelegătoare, glacialele noastre amante, stelele.

Noaptea corectez drumul, abandonînd nordul curat pentru 340°, în ideea să văd Cap Caliacra și de acolo să-mi stabilesc drumul compas astfel încît să aterizăm direct pe Constanța.

Este o noapte de navigație magnifică. Recunosc pocăit că m-am grăbit să jur și că, oricum, sînt de pe acum sortit sperjurului. Mai la urma urmei n-am jurat pe nici un obiect sacral ; iar Longin nu are nici o calitate sacerdotală. Este doar medic specialist O.R.L. ; ori medic primar și la bord îmi este coechipier, pe post de marinar și bucătar.

Jurămîntul a fost de fapt o metaforă.

ZIUA A TREIA

Vineri 25 iulie, ora 06.45 timp civil îmi fac punctul estimat : $\varphi_e = 42°50'$; $\lambda_e = 28°50'$ ceea ce la hartă înseamnă un punct aflat cam la 55 mile marine travers de Nesebîr. Ar fi fost cazul să schimb de drum pentru a micșora distanța la coastă, astfel încît drumul de apropiere să fie sub un unghi mic față de nord menținînd toate avantajele alurei de mare larg : viteză și confort, cîștigînd timp și oferindu-mi posibilitatea să mă controlez cu reperele de la uscat. N-o fac din lejeritate, prelungindu-mi cu ușurință condamnabilă durata marșului cu cel puțin

5 ore în cazul cînd vîntul va ţine. Substratul este orgoliul de a naviga la estimă pînă la travers Tuzla şi de acolo a pune prova direct pe Constanţa, astfel încît drumul Bosfor-Tomis să-mi confirme ideile pe care le am despre navigaţia cu vele pe iahturi mici, fără dotări tehnice moderne.

Vîntul este în rafale cu 8/9 metri pe secundă şi realizăm o viteză medie de 6 noduri, ceea ce mi se pare excelent. Barometrul a scăzut la 758. Pe cer apar formaţii de alto-cumulus şi cirro-stratus.

Deci, vremea s-ar putea demola. Ca întotdeauna Marea mă joacă perfid.

Valuri înspumate de un albastru străveziu, alură de zile mari, greementul cîntă, velele îl acompaniază în surdină, etrava taie crestele albe, totul a devenit plăcere intensă, viteza îmi dă senzaţia forţei şi a plinătăţii, siajul plin de bule explozive de aer îşi trece uitarea peste angoase şi disperări recente. La fiecare patru ore îl trec pe Longin la eche şi-mi notez noul punct estimat.

Spre orele 13.40 vîntul îşi trage sufletul. Lochul cade de la 8 noduri, la 3. Ora 14.00. Pe compas 320°. Pe totalizator 1819,8 mile marine. Estimez că ne aflăm la travers Vama veche. Distanţa la travers 20 mile. Ar mai fi 26 de mile pînă la Constanţa. Cu viteza înregistrată pe loch ne-ar trebui 4 ore pînă la Tuzla şi încă 2 ore pînă la Constanţa. Iată, periplul nostru se apropie de sfîrşit.

Împotriva tuturor dificultăţilor, duminică în 27 iulie pot fi prezent la apelul solemn al promoţiei 1945 ofiţeri aviaţie, secţia naviganţi.

S-ar putea ca Longin să-şi facă pentru ultima oară serviciul la bucătărie. Bucuria intensă a izbînzii este umbrită la fel de intens de gîndul că întors la treburile mele cotidiene, voi fi rupt de tot ceea ce acum face vraja acestor clipe unice.

Primul semn care-mi confirmă în larg justeţea navigaţiei este zgomotul avionului ţintă, apoi exploziile înfundate ale tirului antiaerian de la poligonul Şabla. Îmi dau seama că sîntem mult în larg, dar că schimbarea de drum făcută la orele 11.45, cînd am apreciat că sîntem la travers Cap Caliacra, a fost şi justă şi eficientă. La 17.20 sîntem în drumul vapoarelor care vin şi pleacă de

la Constanța. Încrucișăm cu petrolierul „*Tîrgul Trotuș*". Vînt de pupa : 5 noduri pe loch.

Oboseala declanșează resorturile grabei și ale neliniștei. Drumul pe care-l țin este exact drumul vapoarelor. Vin cîteva grade mai la vest, să ies din calea maritimă și să intru între aceasta și coastă. Totul acum nu mai este decît chestiune de răbdare și vînt. Se întîmplă sub un autocontrol sever, dar ineficient, o demolare a valorilor ferme. Locul calmului este luat de o nervozitate inexplicabilă. Calculul la hartă îmi indică încă 4 ore de navigație, pe care nervozitatea le transformă mereu în 4 minute. Am senzația stupidă că nu mai ajungem niciodată. Reacția eu-lui la raportul viteză, spațiu, timp este falsă. Ca și sugestia de imensitate neconvertibilă în sisteme de măsurători, pe care mi-o implantează Marea. Imensitate existînd în sine, în afara posibilității mele de înțelegere ; dar mai ales în afara posibilității mele de a o gîndi limitativ.

Este un ceas înaintea înserării cînd simt inundîndu-mă cu o lentoare gelatinoasă un fel de inerție spirituală, o indolență intelectuală plină de seu, o tentație de abandon în calda rutină dogmatică, de acostare în lozincă și mimetism. Am simptomele unei patologii culturale întîlnită atît de frecvent la uscat și în mediul familiar mie, plin de jonglerii circumstanțelor, de veleitari demagogi, de liederi ai lingăvelii dezgustătoare, deveniți peste noapte iluminați ai protestului, evacuînd prin organele lor de digestie, hulpave și niciodată sătule, cînd ode preaslăvitoare, cînd imprecații versificate la adresa lipsei de brînză.

Patologie culturală care elimină perenul în folosul circumstanței, demnitatea rațiunii în folosul bacșișului de aplauze ieftine, patologie provocată de microbii profitului imediat care toxicizează spiritualitatea, ori de carii aceia scîrboși ai disoluției, carii ai degenerescenței, îngrășați în burțile traficanților cosmopolitismului apatrid, cărora culturile naționale le sînt dușmani personali, după cum conștiința de sine a popoarelor le devine inamic mortal.

Să fie impactul singularizării pe care am trăit-o pe

Mare, raportîndu-mă mereu la dimensiunile cosmosului, cu ideia întoarcerii la cotidian ?

Să fie cicatricea încă proaspătă a încrederii înşelate ? A dezertării şi demagogiei ? A lichelismului scos violent din crisalida vorbelor umflate şi condamnat la moarte de către faptă ?

Cert este că vîntul oboseşte.

Cert este că abia îmi ţin ochii deschişi. Că din noaptea uleioasă apar nave, care-mi taie prova. Judec că sînt nave care dublează litoralul. Vreau să fiu omniprezent şi mă simt amputat de oboseală. Atît de obosit, încît, fie ce-o fi, vreau să ajung la uscat. Fără nici o raţiune de echer şi calcul, iau vestul la compas. Acolo este uscatul. Şi odihna. La ora 24.00 cu o emoţie gîtuită, leşuit, gata să cad peste bord de somn, văd abia pîlpîind, lumina unui far. Încă de ieri Longin s-a chinuit din pricina stomacului. L-am lăsat să doarmă patru ore, să se refacă. Îl strig să preia cartul. Simt că leşin. Cînd iese în cockpit îi văd trăsăturile descompuse de durere şi culoarea albă a obrazului. Îl trimit din nou la culcare. Voi trece şi acest prag al oboselii care mă face infirm. Pe măsură ce vîntul cade, apropierea este mai lentă şi pe linia neagră a orizontului văd farurile de la Şabla, Mangalia şi Tuzla.

Este de fapt *Sîmbătă 26 iulie, ora 02.50* şi în pîcla grea de oboseală care-mi lestează raţionamentul, las farul Tuzla în tribord şi vin la aterizare pe farul Mangalia, încăpăţînîndu-mă să cred că este Constanţa, cu atît mai mult cu cît acum disting net salba de lumini de la uscat. Pe măsură ce mă apropii lucrurile se limpezesc. Nici urmă de vapoare în radă. Nici urmă de faleză înaltă. Nici urmă de dane iluminate. De arhitectura cunoscută a etajelor de lumini din Constanţa. Îl chem pe Longin.

— Mangalia, spun, şi sînt furios că mi-am ratat intrarea de noapte, spectaculoasă, la Tomis.

Longin mă consolează. Nu intrăm acum la Tomis, vom intra mîine dimineaţă. Zadarnic. Sînt ulcerat pînă-n rinichi. Să ratez un aterizaj pritocit atîtea zile şi nopţi, din pricina unei manevre stupide şi fără nici o logică ? Tot orgoliul meu de skipper infatigabil şi intangibil se dezumflă rapid. În plus, ca totul să fie O.K., cînd sîntem la travers de Venus, peste mare se lasă ceaţa.

Sîmbătă 26 iulie orele 03.10 ne lăsăm scurşi de curent spre farul Tuzla, într-o ceaţă lăptoasă prin care văd cum defilează în babord, cu o lentoare ucigătoare, localităţile de pe litoral. Venus. Jupiter. Neptun. Olimp. Pauză de întuneric. Costineşti. Nu se ştie cînd şi de unde, zgomotul ritmic al unui motor. Vine spre noi. Asta ne lipseşte. Să ne taie vreun remorcher românesc, la două mile de staţiunile de pe litoral. Longin se precipită în cabină. Revine cu cornul de ceaţă, în care suflă cu disperare. Cornul scoate un sunet clamoros, de beţiv bătrîn, cu coardele vocale arse de alcool şi tabac. Drace. Alt zgomot de motor din larg. Vine direct pe noi. Nici urmă de vînt. Curentul slab ne răsuceşte cum îi convine. Longin suflă în corn. Eu scot din siflee şuierături ascuţite şi disperate.

— Dă-le dracului de instrumente, spun... Ne spargem bojocii de pomană. Ăia nu ne aud din cauza motorului.

Erau bune cornurile şi clopotele pe vremea corăbiilor, nu acum cînd maşinile astupă timpanele cu decibeli. Sînt nedormit, slinos, cîlţos. Încerc să picotesc în cockpit. De ce ? Cînd puteam coborî frumuşel în cabină ? Timpul se scurge într-o lentoare disperată. Mereu şi mereu tipul infatuat de aroganţa motorului, învăţat cu gesturile atotputernice ale automatismelor cotidiene : o apăsare pe buton şi se face lumină, o răsucire de robinet şi vine apă caldă, un număr de telefon şi pînă la urmă, tot vine comanda făcută, ori instalatorul, ori medicul ; deci tipul învăţat să tragă în plin 1350 de cai putere struniţi la maneta de gaze şi cu 7 kilometri pe minut să circule în spaţiul a 90 de minute între sol şi tropo-pauză ; ori să-şi gonească cei 55 de cai-putere proprii pe şoselele continen-

tului ; tipul acesta vine în conflict cu ritmurile pe care natura i le impune suveran, fără drept de apel.

De mii de ani specia trișează, construindu-și un habitus artificial, din ce în ce mai flagrant fals și în contradicție cu natura mamă și suverană. Prins în flagrant delict de neadaptare, aștept zorii cu un ridicol sentiment al ridicolului. Dacă aveam motorul... Incorigibil, scos la aer, tînjesc mereu măcar după o jumătate de oră de decibeli, gaze de eșapament și lucru mecanic.

Zorii !

Lăptoși, încîlciți, umezi și plini de pîclă.

Ora 06.35.

Ne survolează hidroelicopterul cu numărul 28. Îmi stăpînesc emoția. Băieții coboară. Le distingem trăsăturile. Schimbăm semne de salut. O boare de vînt. Dublăm Eforie Sud. Văd coasta ca printr-un parbriz aburit. Vreau să aterizăm la cel mult un cablu de capătul digului nou, să tăiem pasa de intrare în port și astfel să scurtăm la maximum ultimele mile care ne despart de Tomis.

Se întărește vîntul.

Lochul indică 4,5 noduri.

Probabil că zeitățile mării au socotit împlinit destinul nostru rătăcitor.

Nu văd Constanța.

07.40.

Din pîcle și mare se întrupează comanda metalică a unei vedete de patrulare grănicerești. *V.P.25* vine sub vînt. Pe comandă căpitanul de rangul 2 Moisuc Constantin ne face semne prietenești. Apoi porta-voce electrică :

— Să trăiți ! Bine-ați venit !

Doctorul face indiscreția să mă privească în ochi. Fac eforturi ridicole să-mi stăpînesc vocea. Nu reușesc. Nici după ce V.P. 25 pune motor și se lansează în pîcle.

Nu pot trece peste reîntîlnirile acestea : cu elicopterele și vedetele de patrulare grănicerești fără minutele de

nebărbăție, cînd ochii și glasul mă trădează, cînd simt izbucnind de undeva din străfunduri o bucurie luminoasă și o recunoștință profundă, ca și cînd elicopterele acelea și navele acelea mi-ar aduce acolo în apele teritoriale tot ce ține de biografia mea uitată la uscat, începînd cu dulcele glas al mamei foșnind în ierburile și florile în care-a trecut.

08.40.

Rada Agigea.

Ploaie.

Auzim asaltîndu-ne circular zgomotele seci ale macaralelor, zecilor de mașini de pe șantierul constructorilor, de la șantierul naval, țesute de zgomotele mașinilor de pe nave. Nu vedem nimic.

Vîntul are tendința să cadă.

Timpul trece prin noi, secătuindu-ne.

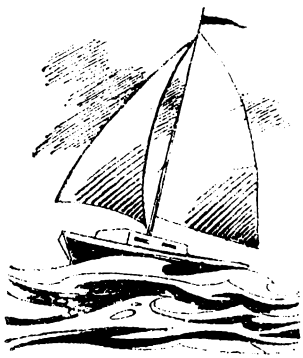
Ne bărbierim și spălăm. Longin aranjează interiorul. Ploaia se face gogoloaie deasupra uscatului. Sîntem în pasa de intrare și ieșire din port. Vîntul gata să-și dea duhul ne împinge cu 1 nod în mijlocul pasei. Din larg vine rapid un cargou. Este evident, intră în port. Stăm nemișcați în prova lui. Încerc să godilez cu cîrma. În clipa cînd nava mai are două cabluri pînă la noi, din port iese un petrolier românesc și tot atunci prinși între două focuri, auzim lanțul unei ancore huruind sonor. Nava din larg fundarisește ancora. O boare de vînt ne scoate din șenal. Petrolierul românesc ne taie siajul. Dublăm în lehamite un cargo olandez. Marinarii bărboși fac plajă.

Tortura minutelor și a jumătăților de oră ne scurtcircuitează nervii.

Vîntul.

Longin fixează baloanele de acostare în ambele borduri. Vedem Cazinoul. Urcăm printre navele din radă pînă cînd apreciez că pot intra în Tomis fără manevre suplimentare.

DIN NOU : JOS VELELE !



Sîntem pe cheu sub veghea prietenoasă a grănicerului.

— O făcurăm și pe asta, doctore, zic !

Ne privim în lumini.

Vedem acolo o infinit de tristă bucurie, o negrăit de dulce amărăciune, vedem acolo doi bărbați rușinați de propria lor slăbiciune victorioasă, ne vedem pe noi înșine așa cum am fost în aceste zile și în aceste nopți, cu tot ce avem omenesc în noi, cu slăbiciunile, dar și cu mîndra noastră tenacitate, cu forța de a ne stăpîni și a învinge.

apoi,

sfioși de această redescoperire,

lacomi

de aromele fruste ale pămîntului,

ne întoarcem pe punte

și neverosimil de lent,

coborîm velele !

SFÎRȘIT

Grădiștea-pe-Argeș
octombrie 1980—aprilie 1981

GLOSAR

1. *Alură :* direcţia prin care iahtul primeşte vîntul, faţă de direcţia de înaintare.
2. *Ambardee :* mişcare bruscă a navei într-un bord sau altul, datorată valului sau vîntului.
3. *A schimba de drum :* a modifica drumul ţinut la compas, adică unghiul pe care-l face prova navei cu nordul indicat de compasul de navigaţie (busola).
4. *Babord, Tribord :* babord, bordul din stînga al navei, privit de la pupa spre prova, tribord, bordul din dreapta al navei, privit de la pupa spre prova.
5. *Bandulă :* piesă de lemn de care este legată o parîmă subţire, aceasta la rîndul ei legată de parîma de remorcaj, ori barbetă, care se aruncă de la bord, sau pe bord, după necesitate.
6. *Baiere de terţarolă :* bucăţi de şcotă cu ajutorul cărora se leagă randa pe ghiu, reducîndu-i-se suprafaţa pe vreme rea.
7. *Barbetă :* parîmă folosind la amararea (legarea) navei la cheu sau geamandură.
8. *Capelatură :* piesa din vîrful catargului la care se prind manevrele fixe şi raiurile manevrelor mobile.
9. *Cavalet :* suport de lemn sau metal pe care stă iahtul pe cheu sau în hangar.
10. *Cockpit :* postul de navigaţie exterior al iahtului, etanş şi autovidor, unde stă timonierul şi echipajul pe timpul marşului. La „*Hai-Hui 2*", ca la majoritatea iahturilor pînă în 11 m, se află la pupa, în spatele cabinei.
11. *Chilă :* piesa fundamentală a oricărei nave, situată longitudinal pe fundul acesteia, care susţine întreaga construcţie. Pe chilă se prind coastele, etrava, contra etrava, etamboul şi oglinda.

Etrava este piesa de la prova care închide nava și despică apa. Oglinda este piesa care închide pupa.

12. *Chila fixă :* piesă turnată din fontă sau plumb, de formă hidrodinamică, prinsă cu buloane de chilă, avînd rolul să echilibreze iahtul sub vele, să-i permită să urce în vînt, cu statut de „hopa Mitică".
13. *Dinghy :* barcă mică de serviciu, gonflabilă, din pînză pe schelet metalic, sau riglă, pentru naveta iaht-uscat.
14. *Filează :* a lăsa liberă o parîmă, o școtă, o fungă, să lunece în partea opusă.
15. *Ghiul :* vergă articulată pe catarg, la celălalt capăt susținut de balansină, la care se înverghează randa cu marginea de întinsură. Tot la capătul susținut de balansină se fixează raiul școtei prin care se manevrează ghiul.
16. *Greement :* ansamblul arborilor (catargelor) vergelor, picuri, ghiuri, manevrelor fixe și mobile, precum și al velelor unui velier. La *„Hai-Hui 2"* greementul se compune din : catarg, ghiu, sarturi, straiuri, fungi, școte, vela randă și vela foc. Pe catarg, mai jos de capelatură se găsește fixată cruceta, formată din două brațe (antene) orizontale, pentru călăuzirea sarturilor.
17. *Green :* rafală de vînt sau vînt puternic, iscat brusc, de mare violență și de scurtă durată.
18. *Jawl :* iaht cu două catarge, catargul al doilea (artimon) fixat în spatele cabinei pupa, cînd artimonul se numește și catarg „bate pupa".
19. *Loch :* indicator de viteză, totalizator de mile marine.
20. *Manevre fixe :* parîme din cablu de oțel care susțin catargul iahtului :
— sarturile susțin catargul în borduri.
— straiurile susțin catargul în plan longitudinal : prova, pupa. Manevrele fixe sînt prinse în vîrful catargului la capelatură, iar în borduri, la prova și pupa, la portsarturi și portstraiuri prin întinzătoare care pot regla tensiunea cablurilor.
21. *Manevre mobile :* fungile, cu ajutorul cărora se ridică la post și se coboară velele ;
— școtele cu ajutorul cărora se orientează velele ;
— murele cu ajutorul cărora se trag velele.
Fungile sînt compuse dintr-un cablu de oțel, prelungit cu

unul vegetal, sau din fir sintetic. Şcotele sînt în general confecţionate din fir vegetal, ca şi murele.

— balansina ghiului, manevră mobilă din cablu de oţel, care reglează ghiul în plan vertical.

22. *Marangoz :* tîmplar, constructor de nave din lemn.
23. *Merlin :* parîmă subţire formată din două şuviţe.
24. *Mola :* molează parîmele (a da mola) : a trage la sine o parîmă dezlegată de la cheu, o şcotă, o fungă.
25. *Hublouri :* „ferestrele" navelor, întotdeauna etanşe.
26. *Punct* (a face punctul) : stabilirea poziţiei navei, fie faţă de reperele de la uscat, fie în larg, prin metodele navigaţiei costiere, estimate, astronomice, radiogoniometrice etc.
27. *Ketch :* iaht cu două catarge, catargul al doilea (artimonul) fixat înaintea cabinei pupa.
28. *Ochi de cioară :* ochi practicat în velă şi întărit, prin care sînt trecute baierele de terţarolă.
29. *Salamastră :* obiect împletit din parîmă, cu care se aplicau lovituri marinarilor. Semnul autorităţii vechilor şefi de echipaje, alături de siflee.
30. *Şavirare :* un tur complet de 360° pe care-l descrie catargul unui iaht, cînd din pricina rafalelor şi a deferlanţilor, iahtul se răstoarnă cu chila în sus, şi apoi revine în poziţia iniţială.
31. *Sfilaţă :* element de bază al unei parîme vegetale, obţinută prin răsucirea spre dreapta a mai multor fire din materialul din care se fabrică parîma.
32. *Tacheţi :* piese în formă de T, servind la legarea şcotelor şi fungilor.
33. *Terţarolă* (a lua) : acţiunea de a diminua suprafaţa randei, legînd o parte din velă pe ghiu.
34. *Ţintebine :* balustradă, bucată de parîmă sau cablu metalic bine amarate pe navă, care oferă sprijin echipajului pe furtună.
35. *Vele :* Mijlocul de propulsie al iahturilor, astăzi confecţionate din fibre sintetice (dacron) pe care se exercită acţiunea vîntului.

— vela randă se înverghează la catarg şi ghiu

— focul, velă triunghiulară care se înverghează pe straiul prova

— şcotele ambelor vele sînt aduse la cockpit, de unde se manevrează în funcţie de alură, drum de urmat şi intensitatea vîntului.

Radu Tudoran

EDITURA ALBATROS

Lei 14